

Information

Power Parts

77032100000

10. 2007

3.211.288



*KTM Sportmotorcycle AG
Stallhofnerstraße 3
A-5230 Mattighofen
www.ktm.com*

KTM **POWERPARTS**

Danke, dass Sie sich für KTM Power Parts entschlossen haben.

Alle unsere Produkte wurden nach den höchsten Standards entwickelt und gefertigt, unter Verwendung der besten verfügbaren Materialien.

KTM Power Parts sind rennerprobt und gewährleisten ultimative Performance.

KTM KANN NICHT VERANTWORTLICH GEMACHT WERDEN FÜR FALSCHES MONTAGE ODER VERWENDUNG DIESES PRODUKTS. Bitte befolgen Sie die Montageanleitung. Wenn bei der Montage Unklarheiten auftreten, wenden Sie sich bitte an eine KTM Fachwerkstätte. Danke.

Thank you for choosing KTM Power Parts!

All of our products are designed and built to the highest standards using the finest materials available.

KTM Power Parts are race proven to offer the ultimate in performance.

KTM WILL NOT BE HELD LIABLE FOR IMPROPER INSTALLATION OR USE OF THIS PRODUCT. Please follow all instructions provided. If you are unsure of any installation procedure, please contact a certified KTM dealer.

Thank you.

Grazie per aver deciso di acquistare un prodotto KTM Power Parts.

Tutti i nostri prodotti sono stati sviluppati e realizzati secondo i massimi standard e con l'impiego dei migliori materiali disponibili.

Le KTM Power Parts sono collaudate nelle competizioni ed assicurano altissime prestazioni.

KTM NON PUÒ ESSERE RESA RESPONSABILE PER UN MONTAGGIO O USO IMPROPRIO DI QUESTO PRODOTTO. Per favore osservate le istruzioni nel manuale d'uso. Se dovessero sorgere dei dubbi al montaggio, rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM.

Grazie.

Nous vous remercions d'avoir choisi KTM Power Parts.

Tous nos produits ont été développés et réalisés selon les plus hauts standards et en utilisant les meilleurs matériaux disponibles.

Les Power Parts de KTM ont fait leurs preuves en compétition et garantissent les meilleures performances.

LA RESPONSABILITÉ DE KTM NE SAURAIT ÊTRE ENGAGÉE EN CAS D'ERREUR DANS LE MONTAGE OU L'UTILISATION DE CE PRODUIT.

Il convient de respecter les instructions de montage.

Si quelque chose n'est pas clair lors du montage, il faut s'adresser à un agent KTM.

Merci.

Gracias por haberse decidido por el Power Parts KTM.

Todos nuestros productos han sido desarrollados y producidos según los estándares más altos utilizando los mejores materiales disponibles.

Las KTM Power Parts están probadas en competencia y garantizan un óptimo rendimiento.

NO SE PUEDE HACER RESPONSABLE A LA KTM POR UN MONTAJE O UN USO INCORRECTO DE ESTE PRODUCTO.

Le rogamos seguir las instrucciones para el montaje.

Si durante el montaje resultan confusiones le rogamos contactar a un taller especializado KTM.

Gracias.

ANTI-HOPPING-SATZ FÜR KTM-MOTORRÄDER DER SERIE 770

EINBAUANLEITUNG

! VORSICHT

EINBAUANLEITUNG SORGFÄLTIG VOR BEGINN DER ARBEIT AM MOTOR/FAHRZEUG LESEN

Vorteile:

- Reduzierte Kupplungs-Betätigungskraft
- Verbesserte Dosierbarkeit der Kupplung beim Beschleunigen
- Kein Stempeln des Hinterrads beim Herunterschalten
- Verbesserte Lebensdauer von Motor und Getriebe durch Vermeidung von eingeleiteten Schlägen durch das Hinterrad

Durch das Anti-Hopping-System wird einerseits die Betätigungskraft reduziert und die Dosierung der Kupplung verbessert, andererseits die Fahrstabilität durch Verringerung von Schlupf am Hinterrad bedingt durch die Motorbremswirkung während des Herunterschaltens erhöht.

Das Anti-Hopping-System verwendet einen zweiteiligen Mitnehmer dessen beide Bauteile mit einer Schrägverzahnung verbunden sind.

Bei hoher Motorbelastung (also großem Motordrehmoment) werden durch Verdrehung entsprechend der Schrägverzahnung die beiden Bauteile des Mitnehmers gegeneinander gedrückt und damit die Kupplungsbeläge zusätzlich zu den Kupplungsfedern aufeinander gepreßt. Durch diese zusätzliche Anpreßkraft können die Kupplungsfedern schwächer vorgespannt werden, damit tritt beim Herunterschalten kurzzeitig Schlupf an der Kupplung auf und es wird Hinterradstempeln verhindert. Außerdem benötigen die schwächeren Kupplungsfedern weniger Betätigungskraft, dies führt zu einer verbesserten Dosierbarkeit der Kupplung.

Anti-Hopping Einbau, Abstimmung und Wartung an KTM-Motorrädern der Serie 770

! VORSICHT

DER EINBAU SOLLTE VON EINER AUTHORIZIERTEN FACHWERKSTATT VORGENOMMEN WERDEN

HINWEIS:

- Die Charakteristik kann durch die Federvorspannkraft beeinflusst werden, ist aber stark abhängig vom Verwendungszweck (Enduro, Motocross, Supermoto) und dem individuellen Fahrstil des Fahrers.
- Erhöhung der Federvorspannkraft bewirkt, dass die Kupplung beim Anbremsen später öffnet (mehr Motorbremswirkung). Zusätzlich ändert sich auch das Eingreifen der Kupplung beim Starten, jedoch sind hier die Unterschiede wesentlich geringer als beim Anbremsen. Die Kupplung wirkt etwas aggressiver.
- Grundsätzlich immer von 0 Vorspannung ausgehen und dann in 0,5 mm Schritten die Vorspannung erhöhen (Max 1,5 mm) bis die optimale Einstellung für Sie persönlich gefunden wurde.

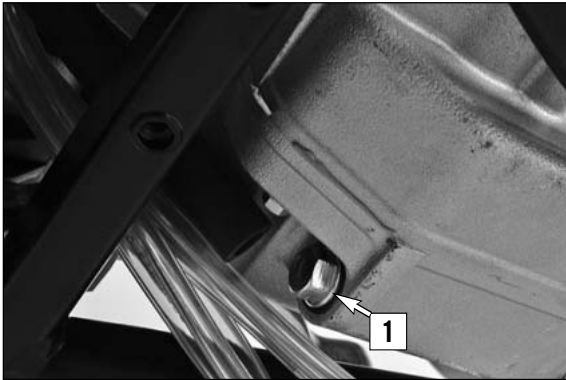
Lieferumfang:

1x Kupplungsfedern APTC komplett	77032033044
1x Sicherungsblech	50332018000
1x Innere Nabe	77032032010
1x Äußere Nabe	77032032020
1x Druckkappe	77032032030
1x AJ System komplett	77032032070
1x Belaglamelle gedreht	77032032060
1x Stahllamelle nitriert	77032032080
7x Zwischenlamelle 1,4mm	77032010000
7x Belaglamelle 2,7mm	77032011000
3x Scheibe für Kupplungsfeder groß 1,5mm	
3x Scheibe für Kupplungsfeder groß 1mm	
3x Scheibe für Kupplungsfeder klein 1mm	

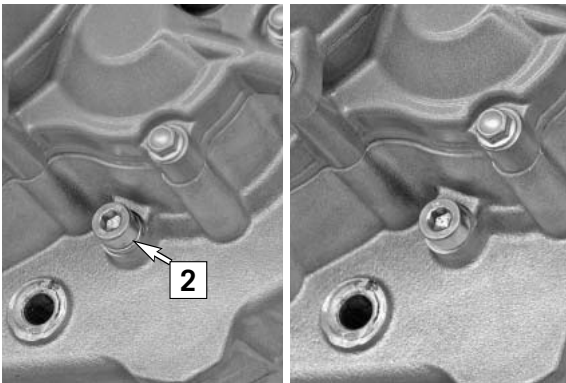
Vorbereitung für die Montage des Anti-Hopping-Kupplungsatzes

- 4 mm Inbusschlüssel
- 5 mm Inbusschlüssel
- 6 mm Inbusschlüssel
- 8 mm Stecknuß
- 13 mm Schlüssel
- 27 mm Stecknuß
- Drehmomentschlüssel
- Schmaler Schraubendreher
- Hammer und Flachmeißel
- Seegerringzange
- KTM-Spezialwerkzeug 503.29.003.000

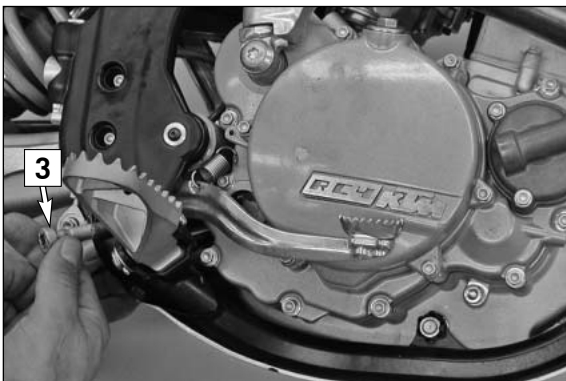
außerdem Motoröl; Spezifikation und Menge siehe KTM-Reparaturanleitung.



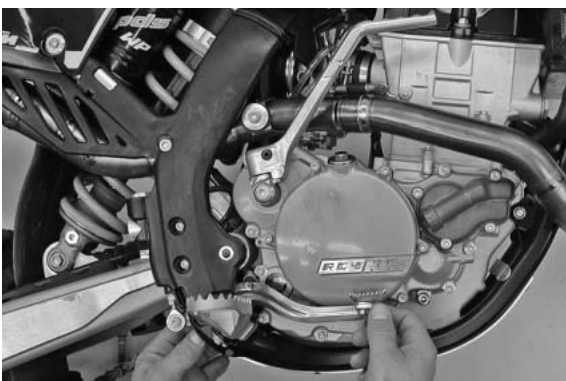
Motorrad auf waagrechter Fläche abstellen, Verschlusschraube **(1)** entfernen und Öl in ein Gefäß ablaufen lassen; ordnungsgemäß laut geltenden Vorschriften entsorgen.



Motorblockadeschraube **(2)** herausdrehen, Dichtring abnehmen und Motorblockadeschraube wieder einschrauben (Anzugsdrehmoment 20 Nm).



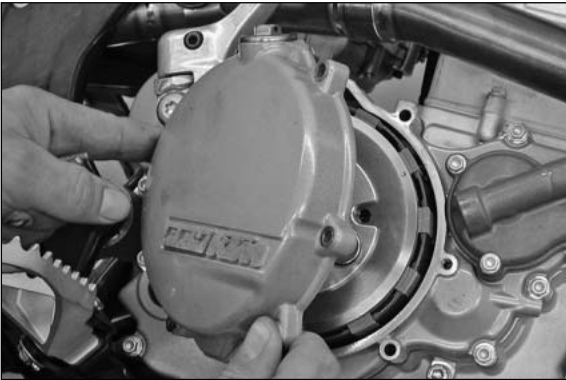
Schraube M6 **(3)** der Verbindung zwischen Fußbremshebel und hinterem Bremszylinder entfernen.



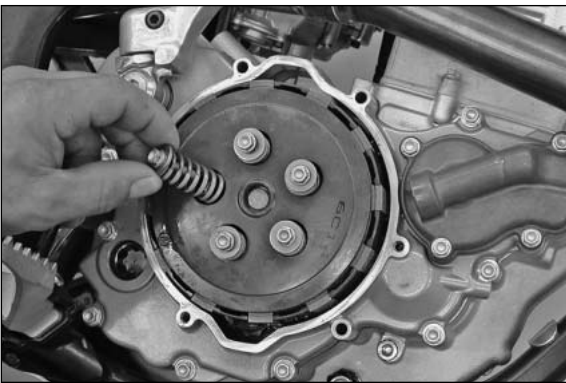
Bremshebel demontieren.



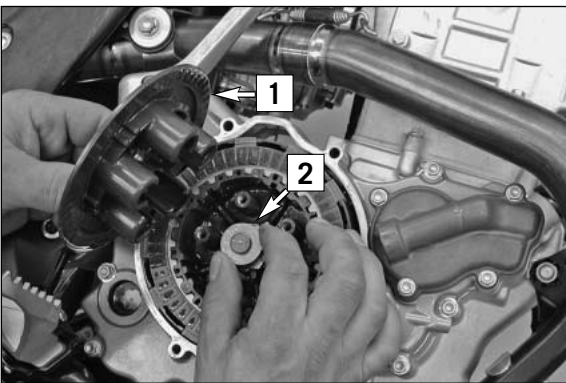
Schrauben des Kupplungsdeckels demontieren.



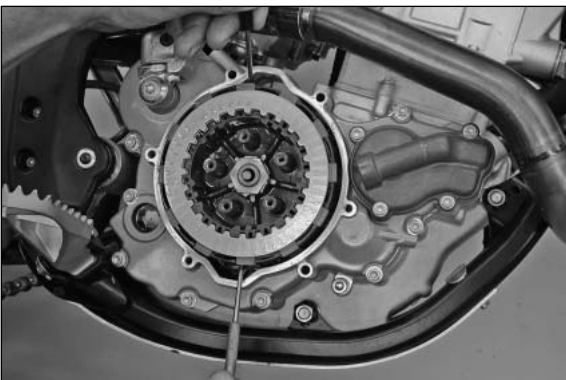
Kupplungsdeckel entfernen.



Die 5 Schrauben der Druckkappe lösen und mit den Scheiben und den Federn abnehmen.



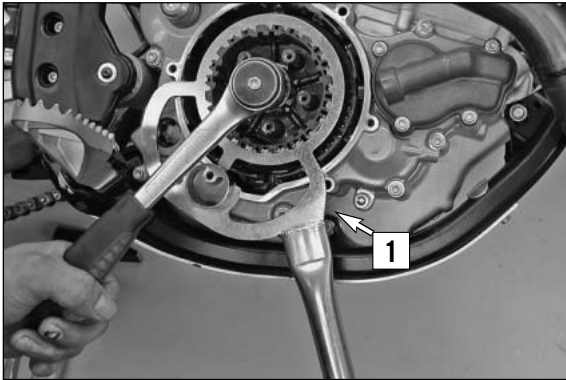
Druckkappe (1) und Druckpilz (2) abnehmen.



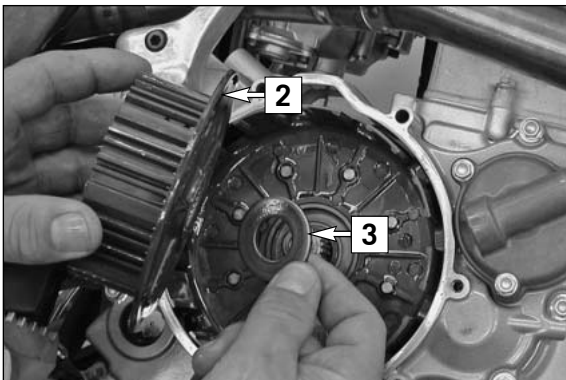
Alle Belag- und Zwischenlamellen aus dem Kupplungskorb nehmen.



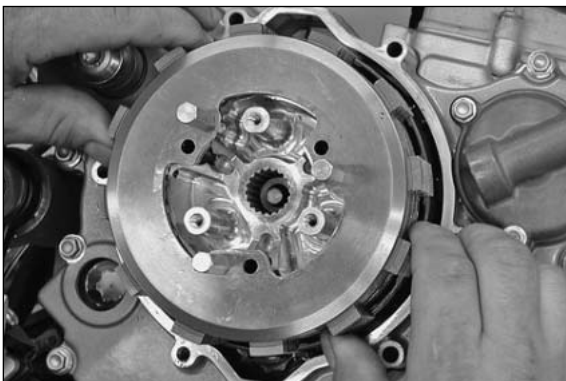
Sicherungsblech der Zwischenwellenmutter mit einem Flachmeißel aufbiegen.



Spezialwerkzeug 503.29.003.000 (1) aufsetzen und Mutter lösen.



Mitnehmer (2) von der Welle ziehen.
HINWEIS: Die Scheibe (3) muss auf der Welle bleiben.



Montage Anti-Hopping-Kupplungssatz

! VORSICHT

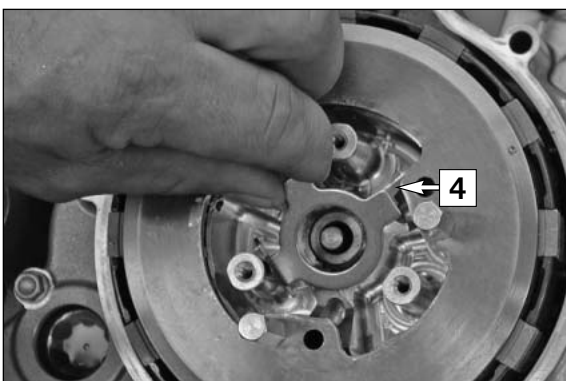
– DIE NABEN UND DIE KUPPLUNGSLAMELLEN SIND MIT 3 SICHERUNGSSCHRAUBEN M4 VORMONTIERT, DIESE DÜRFEN VOR DER MONTAGE AM MOTOR NICHT ENTFERNT WERDEN, WENN DOCH, MUSS DER ANTI-HOPPING-KUPPLUNGSSATZ ZUSAMMENGEBAUT WERDEN WIE IM KAPITEL WARTUNG BESCHRIEBEN.

- Druckkappe vom Anti-Hopping-Kupplungssatz abnehmen.
- Anti-Hopping-Kupplungssatz am Motor montieren, wobei die Verzahnung der Antriebswelle im inneren Anti-Hopping-Mitnehmer und die Kupplungslamellen im Kupplungskorb eingreifen müssen.

HINWEIS: um den Eingriff zu erleichtern, sollte der erste Gang eingelegt und das Hinterrad leicht vor und zurück gedreht werden; falls erforderlich können die Sicherungsschrauben M4 der Anti-Hopping-Einheit eine halbe Umdrehung gelöst werden, damit die Bauteile gegeneinander leicht beweglich sind.

Neues Sicherungsblech (4) montieren.

HINWEIS: das Sicherungsblech muss an der Flachstelle des Mitnehmers eingreifen.





Gewinde der Antriebswelle und der Mutter reinigen und entfetten, mit Loctite 243 bestreichen und Mutter mit 90 Nm anziehen.



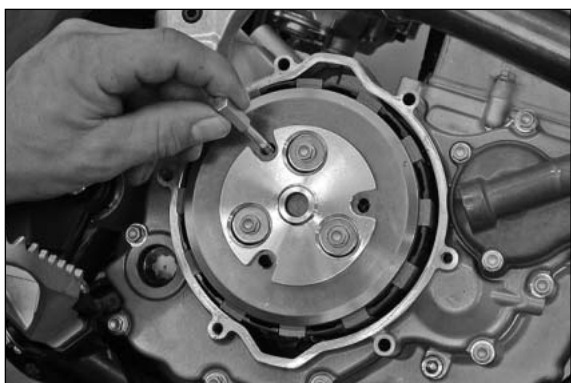
Neues Sicherungsblech aufbiegen.



Druckkappe und Druckpilz montieren.



Die 3 Kupplungsfedern montieren, die Unterlagscheiben und je nach Verwendung (siehe Lieferumfang) die erforderlichen Kupplungsfeder-Scheiben verwenden. Schrauben eindrehen und über Kreuz auf 10 Nm anziehen.



Die 3 Sicherungsschrauben entfernen (Schrauben für spätere Arbeiten gut aufbewahren).

! VORSICHT

- DIE SICHERUNGSSCHRAUBEN MÜSSEN ENTFERNT WERDEN, SONST KANN DIE KUPPLUNG NICHT TRENNEN.



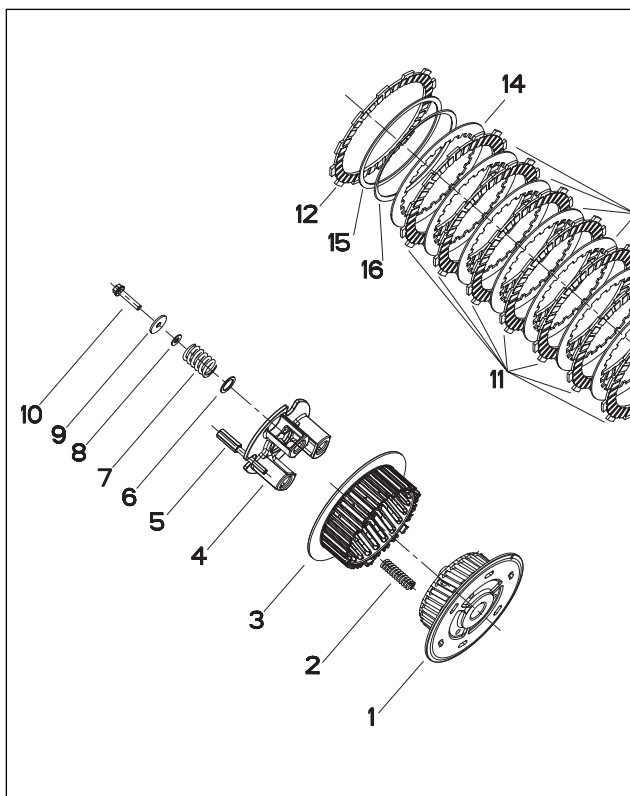
Kupplungsdeckel positionieren, Schrauben vom Kupplungsdeckel einsetzen und über Kreuz mit 10 Nm festziehen.

Motorblockadeschraube herausdrehen, Dichtring montieren und Motorblockadeschraube wieder einschrauben (Anzugsdrehmoment 20 Nm). Fußbremshebel (25 Nm) und Kugelgelenkschraube (Loctite 243 und 10 Nm) montieren.

Verschraubung am Kupplungsdeckel entfernen und 1,1 Liter vollsynthetisches Motoröl (Motorex Power Synt 4T 10W/50) einfüllen. Motor starten alle Verschraubungen und Ölfilterdeckel auf Dichtheit prüfen. Abschließend Motorölstand kontrollieren und nötigenfalls berichtigen.

! VORSICHT

– ZU WENIG ODER QUALITATIV MINDERWERTIGES ÖL FÜHRT ZU VORZEITIGEM VERSCHLEISS DES MOTORS.



Ersatzteile

1x innere Nabe (1)	77032032010
1x Kupplungsfedern kompl. (2, 7, 9,)	77032033044
1x äußere Nabe (3)	77032032020
1x Druckkappe (4)	77032032030
3x Sicherungsschraube (5)	59032007100
3x Scheibe für Kupplungsfeder groß 13x18x1,5 (6)	
3x Scheibe für Kupplungsfeder groß 13x18x1 (6)	
3x Scheibe für Kupplungsfeder klein 5,5x12x1 (8)	
3x Schrauben für Kupplungsfedern (10)	0015050253
7x Belaglamelle (11)	77032011000
1x Belaglamelle gedreht (12)	77032032060
7x Zwischenlamelle (13)	77032010000
1x Stahllamelle nitriert (14)	77032032080
1x Anti-Judder System komplett (15, 16)	77032032070



WARTUNG Anti-Hopping-Kupplungssatz

HINWEIS:

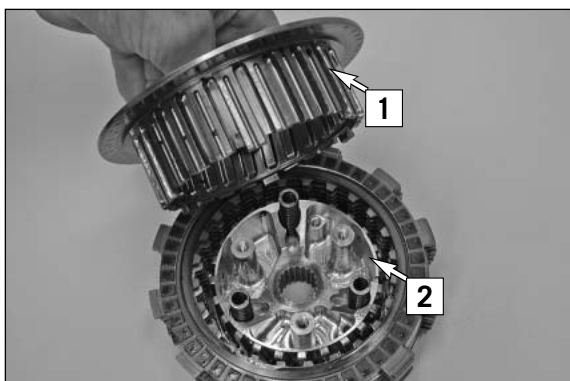
Die Wartungsintervalle hängen vom Einsatzzweck ab; siehe KTM-Reparaturanleitung.

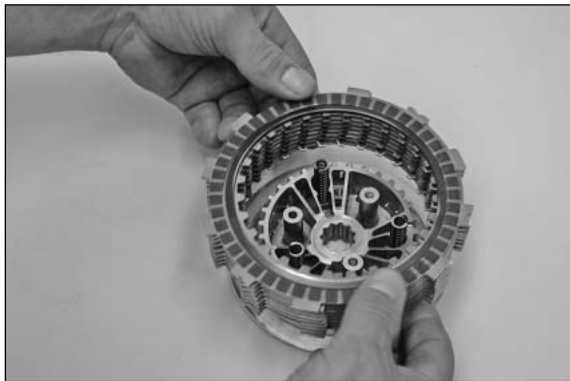
Die Wartung sollte von einer autorisierten Fachwerkstatt durchgeführt werden.

Anti-Hopping-Kupplungssatz mit den Sicherungsschrauben blockieren und ausbauen (siehe KTM-Reparaturanleitung), wobei zum Blockieren des Kupplungskorbes das Spezialwerkzeug 503.29.003.000 verwendet werden muss.

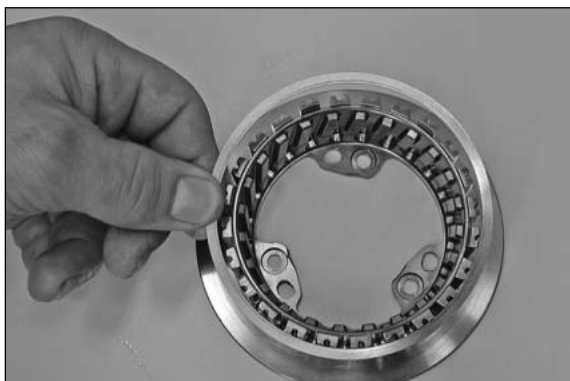
Anti-Hopping-Kupplungssatz auf ebenem Untergrund auflegen und 2 Sicherungsschrauben lösen. Beim Lösen der dritten Sicherungsschraube wie im Bild gezeigt mit der Hand gegendrücken.

Die äußere Nabe (1) aus der inneren Nabe (2) herausnehmen.





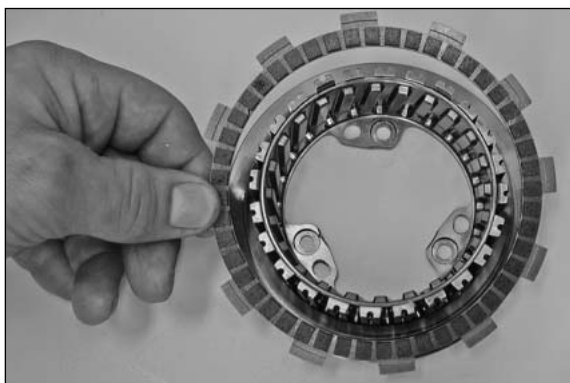
Kupplungspaket abnehmen.



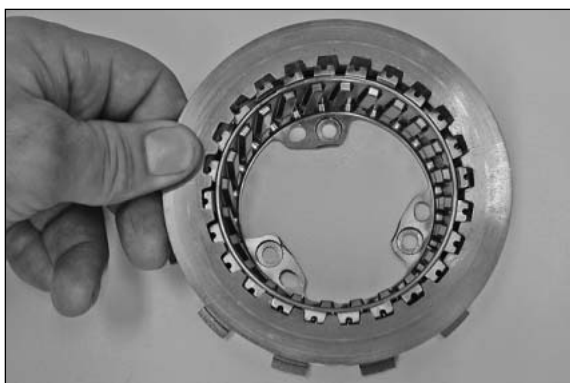
Anlaufscheibe und Judderfeder auf Verschleiß prüfen.



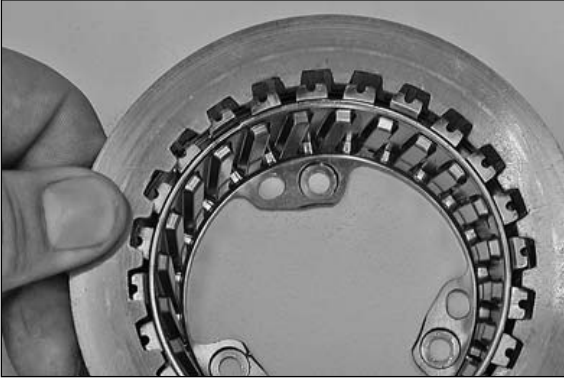
Beim Einbau der Judderfeder darauf achten, dass die aufgewölbte Seite nach oben zeigt.



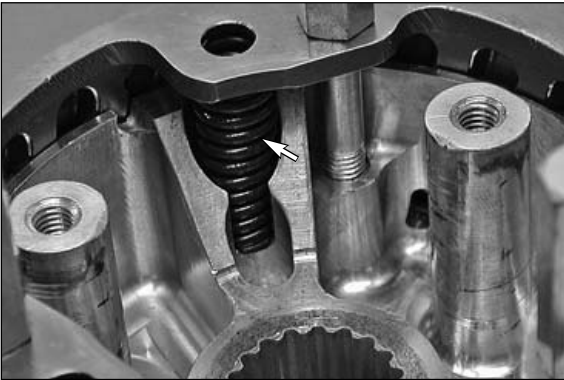
Ausgedrehte Belaglamelle auflegen.



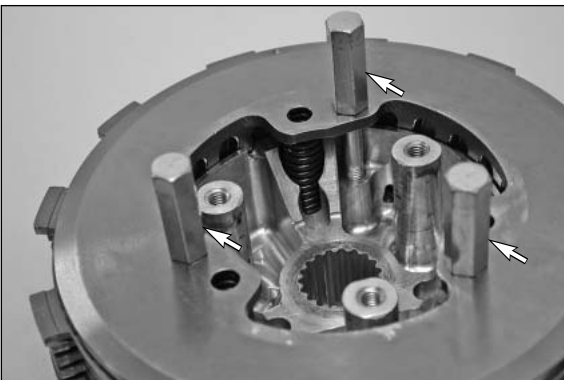
Nitrierte Stahllamelle mit Stanzgrat nach unten aufsetzen.



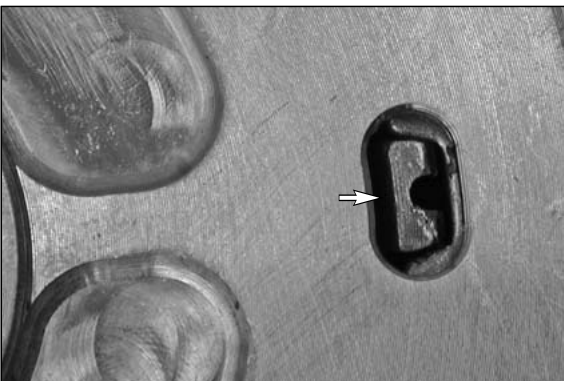
Belaglamellen und Zwischenlamellen (Grat nach unten) aufsetzen und ausrichten.



Kupplung auf innere Nabe aufsetzen. Die Zapfen der äußeren Nabe müssen in die 3 Federn der inneren Nabe einrasten.



Kupplung zusammendrücken und Sicherungsschrauben so weit einschrauben, dass die Beläge zum Ausrichten (für den Einbau) beweglich sind.



Kupplung umdrehen. Die 4 Zapfen der inneren Nabe müssen, wie im Bild gezeigt, mittig liegen.



Mit den mitgelieferten Scheiben kann die Vorspannung der Anti-Hopping-Kupplung eingestellt werden. Die große Scheibe (Stärke 1 und 1,5mm) erhöht die Vorspannung.



Die kleine Scheibe (Stärke 1mm) verringert die Vorspannung.

Allgemeine Hinweise:

- Arbeiten nur an einem sauberen Arbeitsplatz durchführen.
- Wird der Motor in geschlossenen Räumen gestartet, immer für entsprechende Belüftung und Abgasabsaugung sorgen.
- Motorrad nur auf einem ebenen festen Untergrund mit einer geeigneten Vorrichtung anheben, im angehobenen Zustand sichern.
- Arbeitskleidung und Werkstatt bzw. Werkstattausrüstung muß den gesetzlichen Vorschriften entsprechen.
- Nichtauthorisierte Personen und Kinder aus dem Arbeitsbereich fernhalten.
- Vor Arbeitsbeginn Motor abstellen und auskühlen lassen um Verbrennungen an heißen Teilen zu verhindern.
- Vorsicht bei heißen Flächen und offenen Flammen, die meisten Flüssigkeiten wie Kraftstoff sind leicht brennbar bzw. entwickeln giftige Dämpfe.
- Ausgelaufenen Flüssigkeiten müssen entsprechend entsorgt werden.
- Die nicht bestimmungsgerechte Verwendung von Anti-Hopping-Teilen ist nicht zulässig.
- Vor der Montage prüfen, ob der Anti-Hopping-Kupplungssatz vollständig und beschädigungsfrei ist.
- Fahrzeugzustand vor der Montage des Anti-Hopping-Kupplungssatz überprüfen.
- Es wird speziell darauf hingewiesen, daß alle Sicherheitsvorschriften zu beachten sind, für aus fehlerhafter Montage resultierende Schäden und Verletzungen wird nicht gehaftet. Bei unsachgemäßer Verwendung, falscher Montage und Modifikationen wird keine Garantie übernommen.
- Die beschriebene Funktion gilt nur für Fahrzeuge in Originalzustand, die keine Mängel oder Veränderungen aufweisen.
- KTM behält sich das Recht vor, Änderungen am Produkt wie auch an der Dokumentation nach eigener Entscheidung vorzunehmen.
- Der Anti-Hopping-Kupplungssatz beinhaltet eine Mehrscheibenkupplung als Fahrzeugbestandteil, für den möglicherweise eine Homologation nach den jeweiligen lokalen Gesetzen notwendig ist.
- Der Anti-Hopping-Kupplungssatz wurde durch den Fahrzeughersteller geprüft.
- Nach der Montage des Anti-Hopping-Kupplungssatzes ist möglicherweise eine Neu-Homologation des Fahrzeugs notwendig.

ANTI-HOPPING CLUTCH SET FOR KTM SERIES 770 MOTORCYCLES

MOUNTING INSTRUCTIONS

! CAUTION

READ THE MOUNTING INSTRUCTIONS BEFORE STARTING TO WORK ON THE ENGINE/VEHICLE

Advantages:

- Reduced clutch actuating force
- Improved controllability of the clutch when accelerating
- No rear wheel hopping when shifting down
- Prolonged service life of the engine and transmission by avoiding applied impact from the rear wheel

The anti-hopping system reduces the actuating force and improves the controllability of the clutch while increasing the driving stability by reducing rear wheel hopping when shifting down by means of the engine braking effect.

The anti-hopping system uses a two-piece driver whose components are connected by helical gears.

At a high engine load (i.e. high engine torque) the two driver components are pressed against each other by turning in accordance with the helical gears, causing the clutch linings as well as the clutch springs to be pressed together. This additional pressure force makes it possible to reduce the clutch spring preload, slip on the clutch briefly occurs when shifting down and prevents rear wheel hopping. The weaker clutch springs also require less actuating power, resulting in an improved controllability of the clutch.

Installing the anti-hopping clutch, tuning and service for KTM Series 770 motorcycles

THE ANTI-HOPPING CLUTCH SHOULD BE INSTALLED BY AN AUTHORIZED WORKSHOP.

! CAUTION

NOTE:

- The characteristics can be influenced by the spring preload but are highly dependent on the intended purpose (Enduro, Motocross, Supermoto) and the driver's personal style of driving.
- Increasing the spring preload delays the opening of the clutch when braking (higher engine braking effect). The clutch also engages differently when starting but this difference is not as notable as the difference when braking. The clutch feels slightly more aggressive.
- Generally always proceed from 0 preload and increase the preload in 0.5 mm increments (max. 1.5 mm) until you find the setting that's right for you.

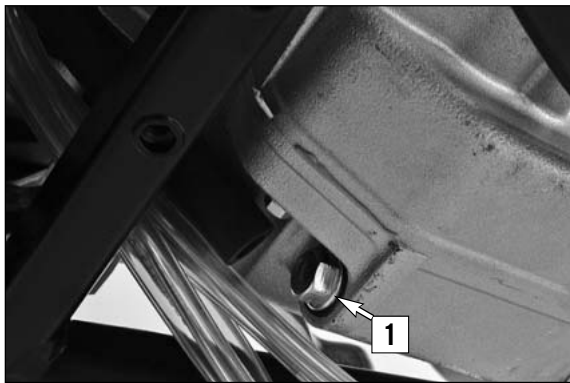
Scope of supply:

1x APTC clutch springs, complete	77032033044
1x Lock washer	50332018000
1x Inner hub	77032032010
1x Outer hub	77032032020
1x Pressure cap	77032032030
1x AJ System complete	77032032070
1x Lining disk, machined	77032032060
1x Nitride steel disk	77032032080
7x Clutch disk 1.4mm	77032010000
7x Lining disk 2.7mm	77032011000
3x Large washer for clutch spring, 1.5mm	
3x Large washer for clutch spring, 1mm	
3x Small washer for clutch spring, 1mm	

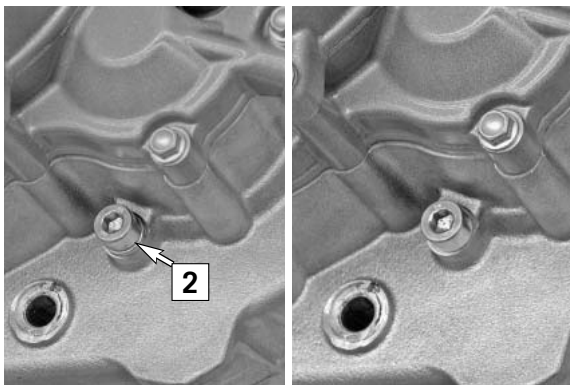
Preparing to mount the anti-hopping clutch set

- 4 mm Allan wrench
- 5 mm Allan wrench
- 6 mm Allan wrench
- 8 mm socket
- 13 mm wrench
- 27 mm socket
- Torque wrench
- Narrow screwdriver
- Hammer and flat chisel
- Circlip pliers
- KTM special tool 503.29.003.000

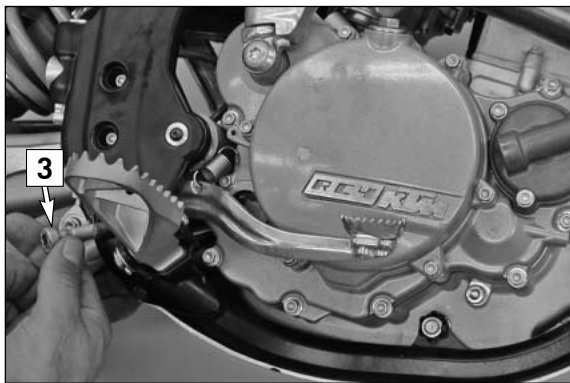
as well as engine oil; see the KTM Repair Manual for specification and quantity.



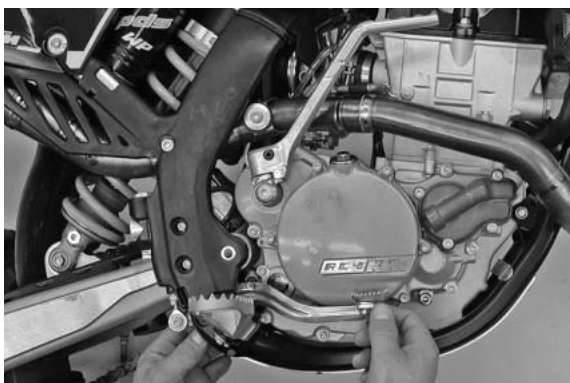
Place the motorcycle on an even surface. Remove the drain plug **(1)** and allow the oil to drain into a vessel; dispose of the engine oil as prescribed by law.



Unscrew the engine locking screw **(2)**, remove the seal ring and screw the engine locking screw back in again (tightening torque 20 Nm).



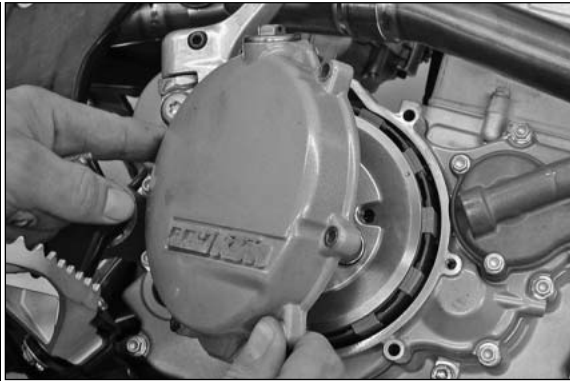
Remove the M6 screw **(3)** on the connection between the foot brake lever and rear brake cylinder.



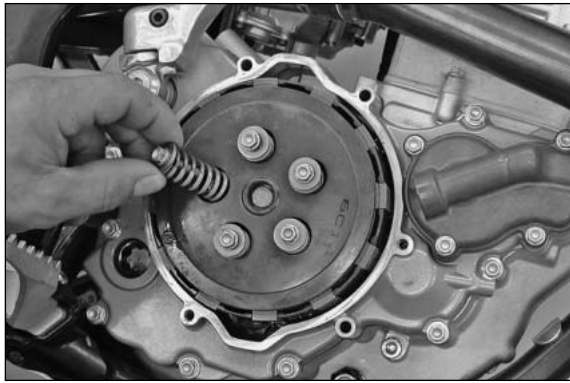
Remove the brake lever.



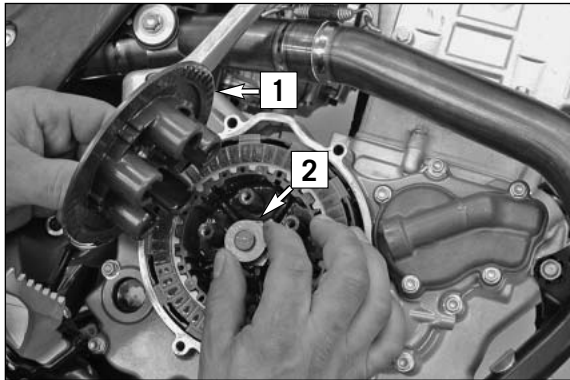
Remove the screws on the clutch cover.



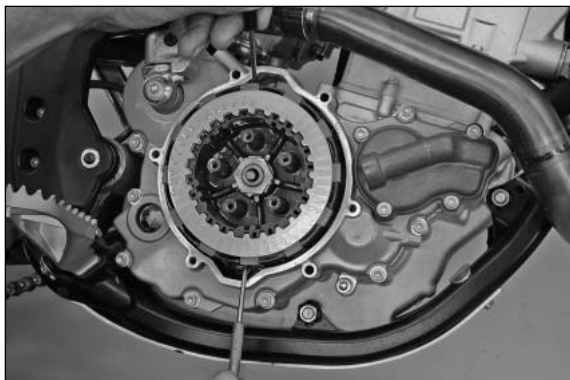
Remove the clutch cover.



Loosen the 5 screws on the pressure cap and remove together with the washers and springs.



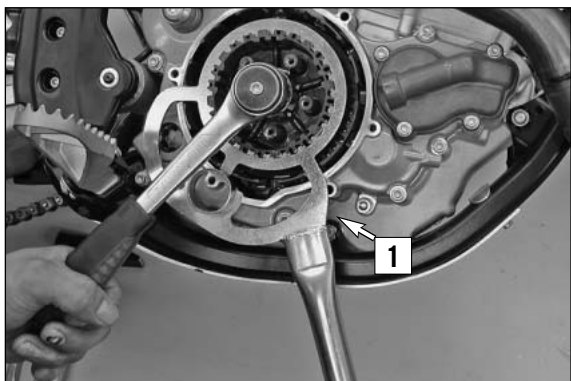
Remove the pressure cap (1) and pressure piece (2).



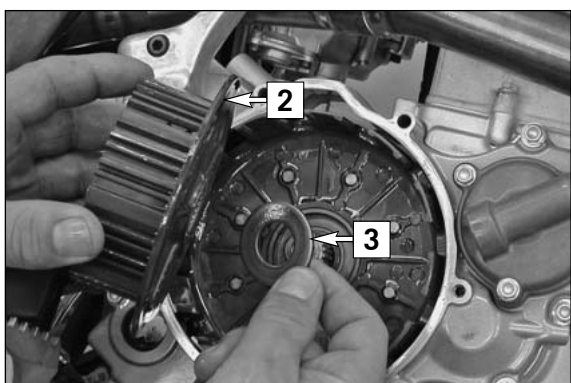
Remove all lining and clutch disks from the outer clutch hub.



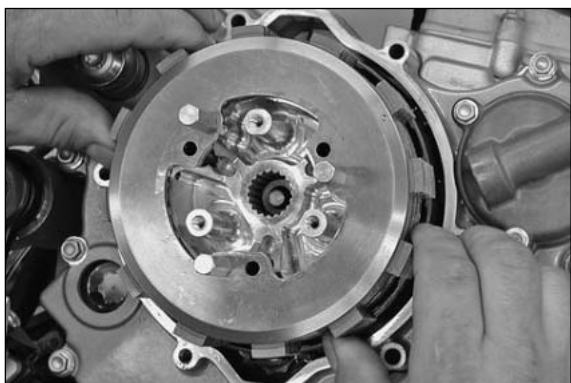
Bend up the lock washer on the idler shaft nut with a flat chisel.



Apply the special tool 503.29.003.000 (1) and loosen the nut.



Pull the driver (2) off the shaft.
NOTE: make sure the washer (3) stays on the shaft.



Mounting the anti-hopping clutch set

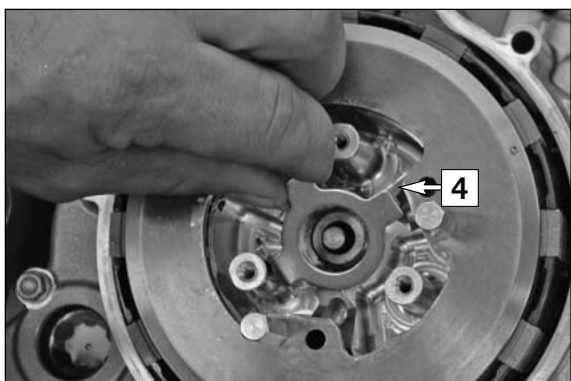
! CAUTION

- THE HUBS AND THE CLUTCH DISKS ARE PRE-MOUNTED WITH THREE M4 LOCK SCREWS. DO NOT REMOVE THEM FROM THE ENGINE PRIOR TO MOUNTING. IF THEY ARE REMOVED, THE ANTI-HOPPING CLUTCH SET MUST BE ASSEMBLED AS DESCRIBED IN THE "MAINTENANCE" CHAPTER.
- Remove the pressure cap from the anti-hopping clutch set.
- Mount the anti-hopping clutch set on the engine. Make sure the toothing on the main shaft engages in the inner anti-hopping driver and the clutch disks engage in the outer clutch hub.

NOTE: it will be easier to mount if you engage first gear and slowly turn the rear wheel back and forth; if necessary, loosen the M4 lock screws on the anti-hopping unit half a turn to make the components movable.

Mount a new lock washer (4).

NOTE: the lock washer must engage in the flat part of the driver.





Clean and degrease the thread on the main shaft and the nut. Apply Loctite 243 and tighten to 90 Nm.



Bend up the new lock washer.



Mount the pressure cap and pressure piece.



Mount the 3 clutch springs, the washers and the clutch spring washers required for the intended use (see scope of supply). Mount the screws and tighten crosswise to 10 Nm.



Remove the 3 lock screws (save for later).

! CAUTION

- THE LOCK SCREWS MUST BE REMOVED OTHERWISE THE CLUTCH WILL NOT DISENGAGE.



Position the clutch cover, insert the clutch cover screws and tighten crosswise to 10 Nm.

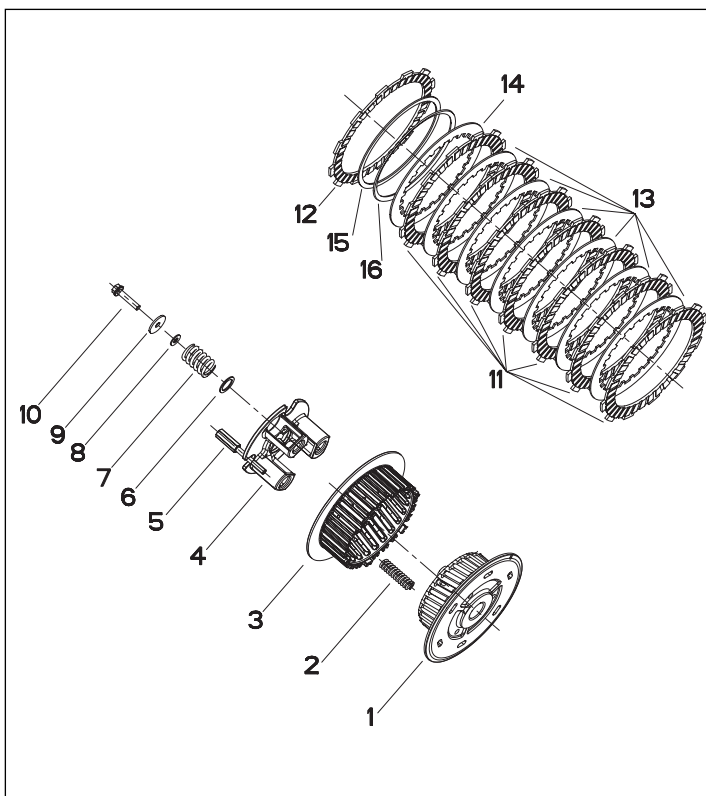
Unscrew the engine locking screw, mount the seal ring and screw the engine locking screw back in again (tightening torque 20 Nm).

Mount the foot break lever.

Remove the screw cap from the clutch cover and add 1,1 liters of fully-synthetic engine oil (Motorex Power Synt 4T 10W/50). Start the engine and check all screwed connections and the oil filter cover for leaks. Finally, check the engine oil level and correct if necessary.

! CAUTION

– NOT ENOUGH ENGINE OIL OR LOW-GRADE ENGINE OIL WILL CAUSE PREMATURE ENGINE WEAR.



Spare parts

1x Inner Hub (1)	77032032010
1x Clutch springs, complete (2, 7, 9,)	77032033044
1x Outer hub (3)	77032032020
1x Pressure cap (4)	77032032030
3x Lock screw (5)	59032007100
3x Large washer for clutch spring 13x18x1,5 (6)	
3x Large washer for clutch spring 13x18x1 (6)	
3x Small washer for clutch spring 5,5x12x1 (8)	
3x Screws for clutch springs (10)	0015050253
7x Lining disk (11)	77032011000
1x Lining disk, machined (12)	77032032060
7x Clutch disk (13)	77032010000
1x Nitride steel disk (14)	77032032080
1x Anti-judder system, complete (15, 16)	77032032070



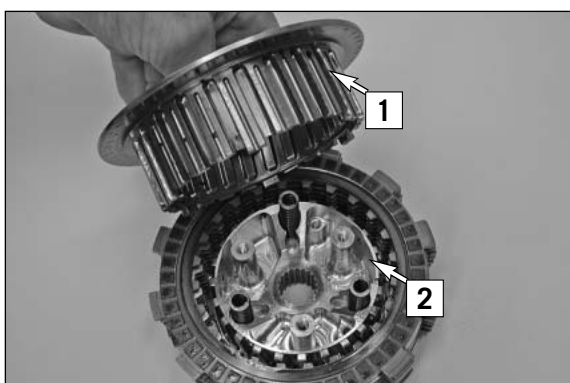
Servicing the anti-hopping clutch set

NOTE:

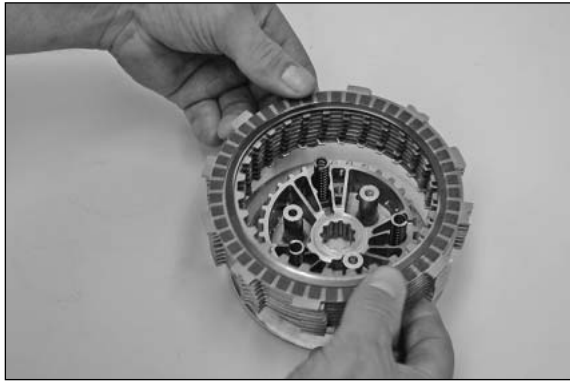
Service intervals depend on the intended purpose; see KTM Repair Manual.

- Have the service performed by an authorized workshop.
- Block the anti-hopping clutch set with the lock screws and dismount (see KTM Repair Manual). Use the special tool 503.29.003.000 to block the outer clutch hub.

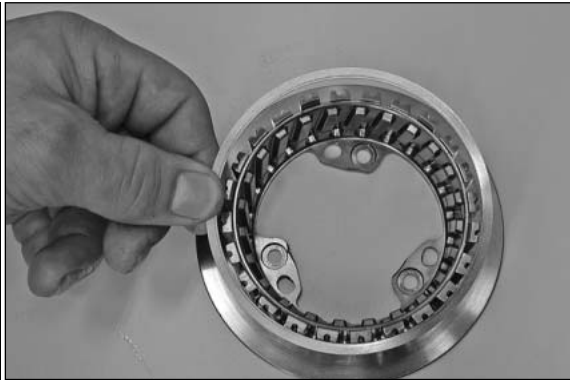
Place the anti-hopping clutch set on an even surface and loosen the 2 lock screws. Press down on the clutch set with your hand to remove the third lock screw, as illustrated.



Remove the outer hub (1) from the inner hub (2).



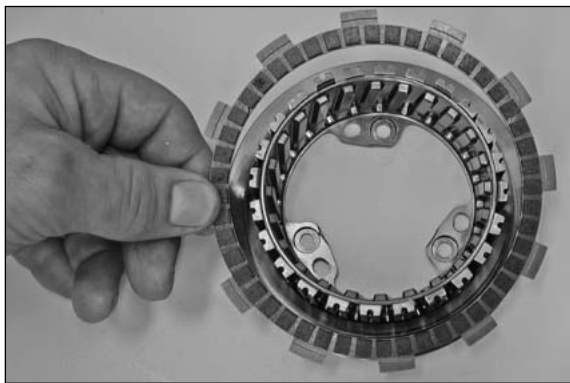
Remove the clutch pack.



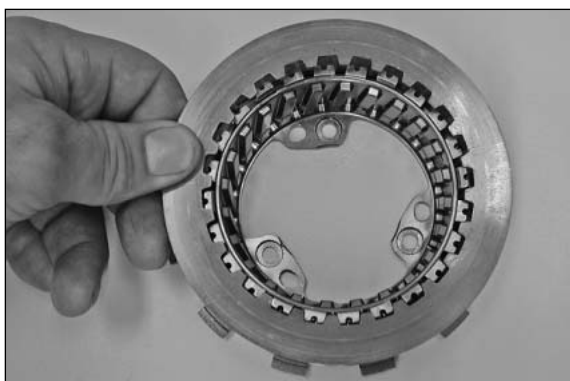
Check the stop disk and judder spring for wear.



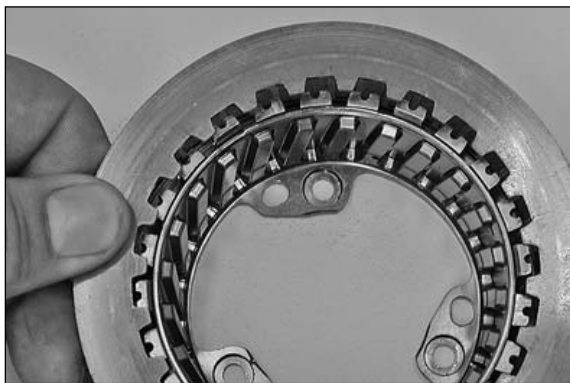
When remounting the judder spring, make sure the cambered side points up.



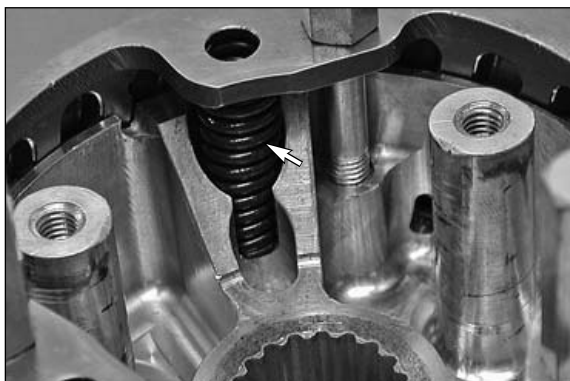
Mount the machined lining disk.



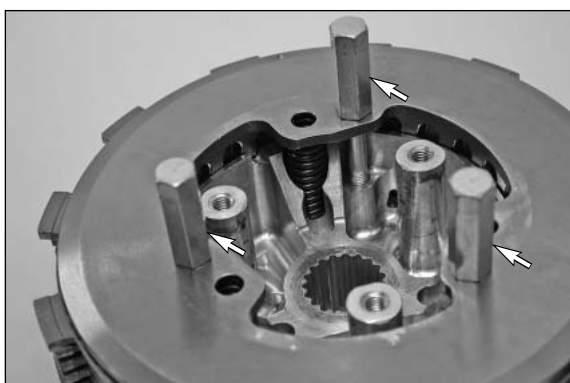
Mount the nitrided steel disk with the punched burr facing down.



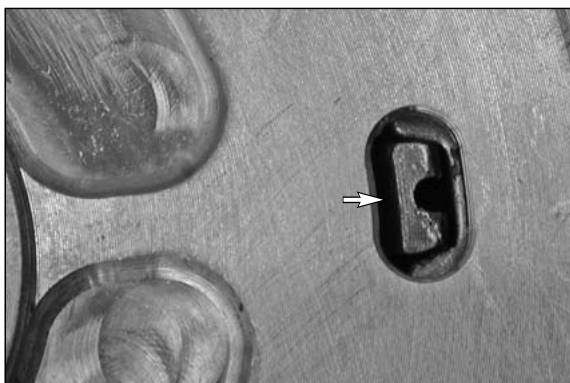
Mount the lining disks and clutch disks (burr facing down) and align.



Mount the clutch on the inner hub. The pins in the outer hub must engage in the 3 springs on the inner hub.



Press the clutch together and turn in the lock screws, making sure the linings can still be moved for alignment (when mounted).



Turn the clutch over. The 4 pins on the inner hub must be centered, as illustrated.



The anti-hopping clutch preload can be adjusted with the washers included in the scope of supply. The big washer (1 and 1.5mm thick) increases the preload.



The small washer (1mm thick) reduces the preload.

General information:

- Only work at a clean workplace.
- If starting the engine in an enclosed room, provide for adequate ventilation and emissions extraction.
- Always jack up the motorcycle with a suitable device on a firm and level surface and secure when raised.
- The working clothes, the workshop and the workshop equipment must comply with the legal regulations.
- Keep unauthorized persons and children away from the work area.
- Switch off the engine and allow to cool down before starting to work to avoid being burned by hot components.
- Keep hot surfaces away from open fire; many liquids such as fuel are highly combustible and can develop toxic vapors.
- Properly dispose of any drained fluids.
- The use of the anti-hopping components for purposes other than the intended purpose is prohibited.
- Check whether the anti-hopping clutch set is complete and undamaged prior to mounting.
- Check the vehicle condition before mounting the anti-hopping clutch set.
- We specifically emphasize that all safety regulations must be observed; no liability will be assumed for damage or injuries arising from improper mounting. The warranty will become null and void in cases of improper use, incorrect mounting or any modifications.
- The described function only applies to vehicles in their original condition without any defects or modifications.
- KTM reserves the right to modify the product or the documentation.
- The anti-hopping clutch set is a multidisk clutch and vehicle component for which a type approval may be required under the local law.
- The anti-hopping clutch was tested by the vehicle manufacturer.
- Rehomologation of the vehicle may be required after the anti-hopping clutch set is mounted.

KIT ANTISALTELLAMENTO PER MOTOCICLETTE KTM DI SERIE 770

ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO

! AVVERTIMENTO

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI DI MONTAGGIO PRIMA DI INIZIARE I LAVORI SUL MOTORE/VEICOLO

Vantaggi:

- ridotto sforzo alla leva frizione
- miglioramento nella modulabilità della frizione in fase di accelerazione
- assenza di saltellamento della ruota posteriore in fase di scalata delle marce
- maggiore durata del motore e del cambio grazie ai ridotti colpi della ruota posteriore

Il sistema antisaltellamento riduce da un lato lo sforzo da applicare alla leva migliorando la modulabilità della frizione, dall'altro aumenta la stabilità di guida riducendo lo slittamento della ruota posteriore riconducibile all'effetto frenante del motore durante la scalata delle marce.

Il sistema antisaltellamento impiega un mozzo costituito da due parti collegate tra loro attraverso una dentatura obliqua.

Ad alto carico del motore (e quindi ad alta coppia) i due componenti del mozzo, girandosi in corrispondenza della dentatura obliqua, vengono pressati l'uno contro l'altro comprimendo oltre alle molle frizione anche i dischi guarniti. Attraverso questa addizionale forza di pressione è sufficiente meno precarico delle molle frizione, così alla scalata delle marce si verifica un breve slittamento della frizione che previene il saltellamento della ruota posteriore. Le molle frizione più morbide richiedono inoltre meno sforzo alla leva dal che consegue anche una migliore modulabilità della frizione.

Montaggio, taratura e manutenzione della frizione antisaltellamento su motociclette KTM serie 770

IL MONTAGGIO DOVREBBE ESSERE ESEGUITO DA UN' OFFICINA AUTORIZZATA.

! AVVERTIMENTO

NOTA BENE:

- Il profilo può essere influenzato dal precarico della molla ma dipende notevolmente dal tipo di utilizzo (enduro, motocross, supermoto) e dallo stile di guida individuale del conducente.
- Una maggiore forza di precarico della molla comporta l'apertura ritardata della frizione in fase di frenata (aumento dell'azione frenante del motore). Inoltre varia anche l'innesto della frizione all'avviamento, ma in questo caso le differenze sono minori rispetto alla fase di frenata. La frizione risulterà un po' più aggressiva.
- Di norma partire sempre da un precarico di 0 e poi aumentare il precarico con incrementi di 0,5 mm (max. 1,5 mm) fino a ottenere la regolazione ottimale per la propria persona.

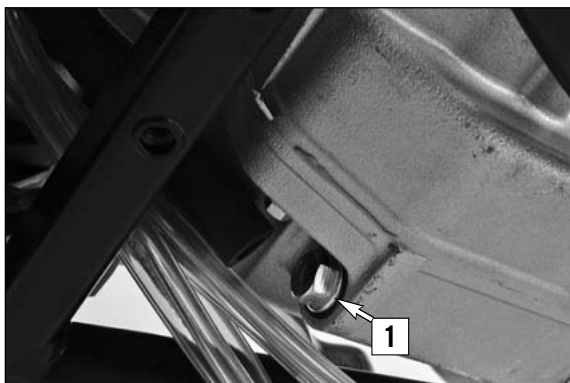
Volume della fornitura:

N. 1 molla frizione APTC completa	77032033044
N. 1 piastrina di sicurezza	50332018000
N. 1 mozzo interno	77032032010
N. 1 mozzo esterno	77032032020
N. 1 piatto spingidisco	77032032030
N. 1 sistema AJ completo	77032032070
N. 1 disco guarnito ripassato	77032032060
N. 1 disco frizione in acciaio nitruato	77032010000
N. 7 disco frizione guarnito 2,7mm	77032011000
N. 3 rondelle per molle frizione grandi 1,5mm	
N. 3 rondelle per molle frizione grandi 1mm	
N. 3 rondelle per molle frizione piccole 1mm	

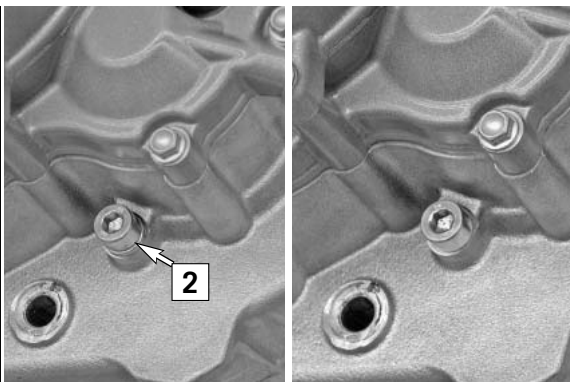
Preparativi per il montaggio del kit frizione antisaltellamento

- Chiave a brugola 4 mm
- Chiave a brugola da 5 mm
- Chiave a brugola da 6 mm
- Adattatore da 8 mm
- Chiave da 13 mm
- Adattatore da 27 mm
- Chiave dinamometrica
- Cacciavite piatto
- Martello e scalpello piatto
- Pinza per anelli Seeger
- Attrezzo speciale KTM 503.29.003.000

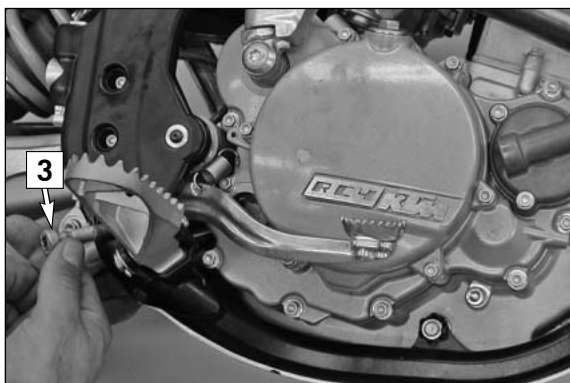
Inoltre olio motore; per la specifica tecnica e la quantità consultare il manuale di riparazione KTM.



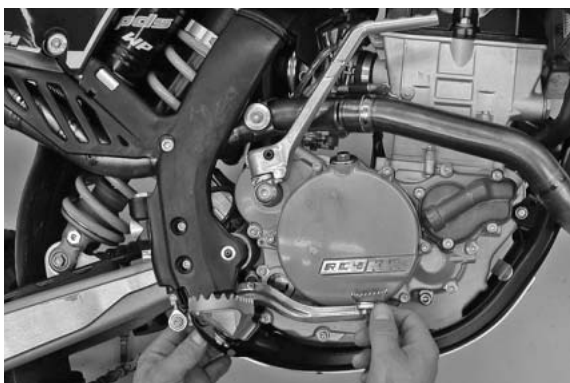
Posizionare la motocicletta su un piano orizzontale, rimuovere il tappo di chiusura (1) e scaricare l'olio in un contenitore; procedere allo smaltimento secondo le normative vigenti.



Svitare la vite di blocco del motore (2), rimuovere l'anello di tenuta e riavvitare nuovamente la vite di blocco del motore (coppia di serraggio 20 Nm).



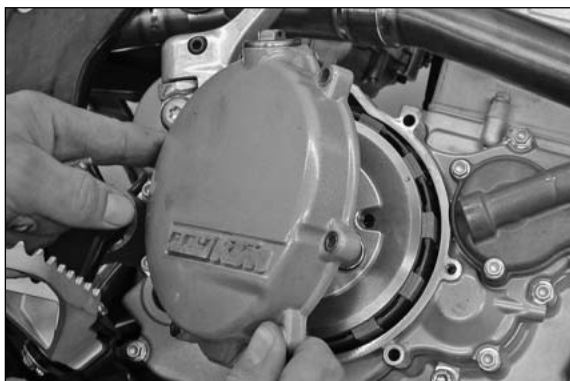
Rimuovere la vite M6 (3) di collegamento tra il pedale del freno e il cilindro del freno posteriore.



Smontare la leva del freno.



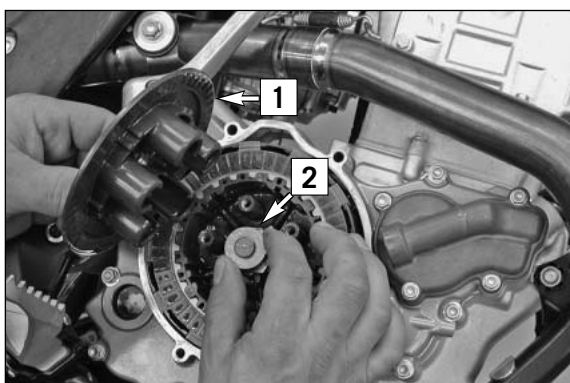
Smontare le viti del coperchio della frizione.



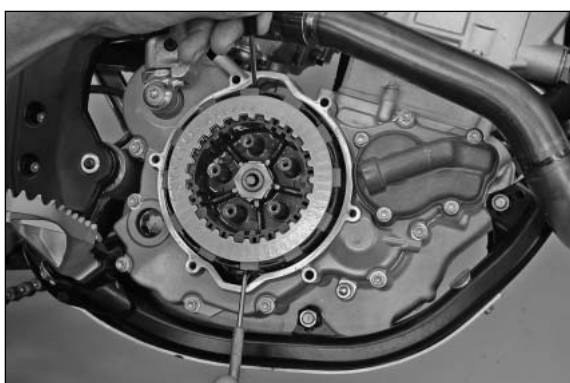
Rimuovere il coperchio della frizione.



Allentare le 5 viti del piatto spingidisco e rimuoverlo unitamente alle viti e alle molle.



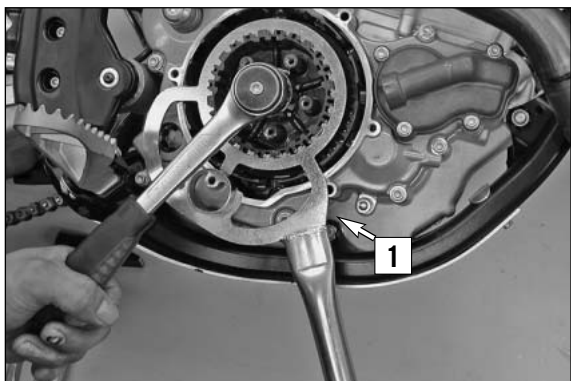
Rimuovere il piatto spingidisco (1) e il cuscinetto reggispinta (2).



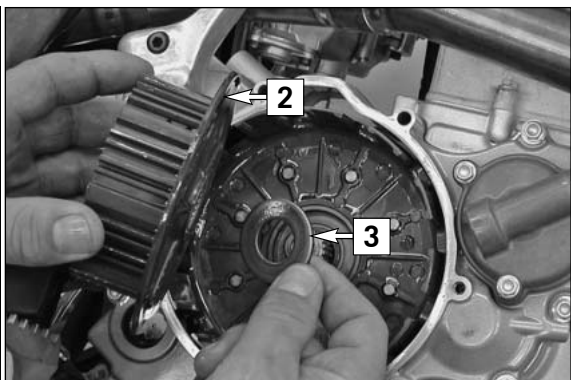
Togliere dalla campana frizione tutti i dischi guarniti e intermedi.



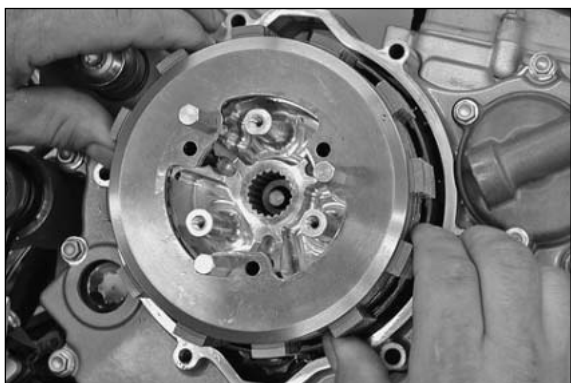
Piegare la piastrina di sicurezza del dado dell'albero intermedio utilizzando uno scalpello piatto.



Posizionare l'attrezzo speciale 503.29.003.000 (1) e allentare il dado.



Estrarre il mozzo (2) dall'albero.
NOTA BENE: la rondella (3) deve restare sull'albero.



Montaggio del kit frizione antisaltellamento

! AVVERTIMENTO

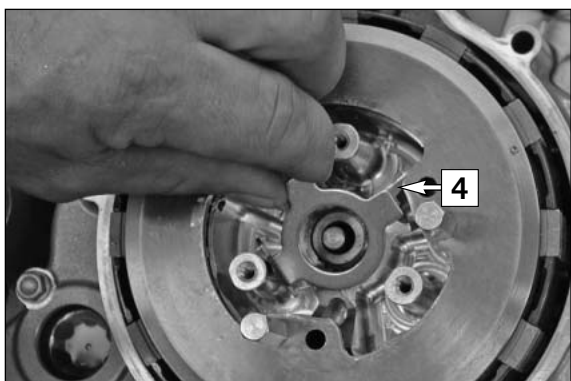
– I MOZZI E I DISCHI DELLA FRIZIONE SONO PREMONTATI CON 3 VITI DI BLOCCAGGIO M4 , NON RIMUOVERE TALI VITI PRIMA DEL MONTAGGIO SUL MOTORE, ALTRIMENTI SARA' NECESSARIO MONTARE IL KIT ANTISALTELLAMENTO COME DESCRITTO NEL CAPITOLO MANUTENZIONE.

- Rimuovere il piatto spingidisco del kit frizione antisaltellamento.
- Montare il kit frizione antisaltellamento sul motore facendo ingranare la dentatura dell'albero primario nel mozzo frizione antisaltellamento e i dischi del giunto nella campana frizione.

NOTA BENE: per facilitarne l'ingranaggio inserire la prima marcia e ruotare leggermente indietro e in avanti la ruota posteriore; se necessario è possibile allentare di mezzo giro le viti di sicurezza M4 dell'unità antisaltellamento affinché sia possibile muovere più facilmente i componenti tra loro.

Montare la nuova piastrina di sicurezza (4).

NOTA BENE: la piastrina di sicurezza deve ingranare sulla superficie di appoggio del mozzo.





Pulire e lubrificare il dado e il filetto dell'albero primario con Loctite 243, serrare il dado a 90 Nm.



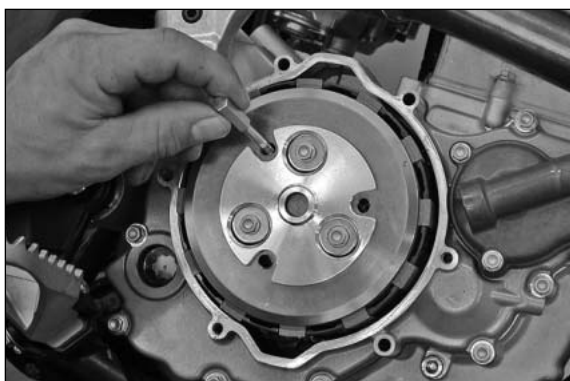
Piegare la nuova piastrina di sicurezza.



Montare il piatto spingidisco e il cuscinetto.



Montare le 3 molle della frizione, gli anelli di spessore e, a seconda del tipo di utilizzo (vedere volume della fornitura), utilizzare le rondelle della molla della frizione corrispondenti. Avvitare le viti e serrare a 10 Nm utilizzando la crociera.



Rimuovere le 3 viti di sicurezza (conservare le viti per lavori successivi).

! AVVERTIMENTO

– PER SMONTARE LA FRIZIONE E' NECESSARIO RIMUOVERE LE VITI DI SICUREZZA.



Posizionare il coperchio della frizione, inserire le viti del coperchio della frizione e serrare a 10 Nm utilizzando la crociera.

Svitare la vite di blocco del motore, montare l'anello di tenuta e riavvitare nuovamente la vite di blocco del motore (coppia di serraggio 20 Nm).

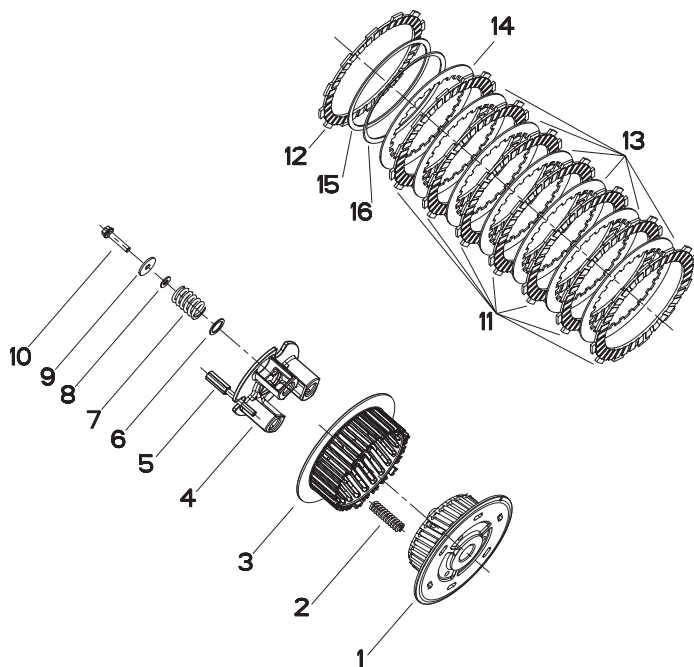
Montare il pedale del freno (25 Nm) e la vite del giunto sferico (Loctite 243 e 10 Nm).

Rimuovere il raccordo filettato in corrispondenza del coperchio della frizione e versare 1,1 litri di olio motore completamente sintetico (Motorex Power Synt 4T 10W/50) . Avviare il motore e controllare la tenuta ermetica di tutti i raccordi filettati e del coperchio del filtro dell'olio. Infine controllare il livello dell'olio.

! AVVERTIMENTO

– UNA QUANTITA' TROPPO ESIGUA DI OLIO O OLIO DI SCARSA QUALITA' PROVOCA UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

Parti di ricambio



N. 1 mozzo interno (1)	77032032010
N. 1 molla frizione compl. (2, 7, 9,)	77032033044
N. 1 mozzo esterno (3)	77032032020
N. 1 piatto spingidisco (4)	77032032030
N. 3 viti di sicurezza (5)	59032007100
N. 3 rondelle grandi per molla frizione 13x18x1,5 (6)	
N. 3 rondelle grandi per molla frizione 13x18x1 (6)	
N. 3 rondelle piccole per molla frizione 5,5x12x1 (8)	
N. 3 viti per molle frizione (10)	0015050253
N. 7 dischi rivestiti (guarnito) (11)	77032011000
N. 1 disco guarnito ripassato (12)	77032032060
N. 7 dischi intermedi (13)	77032010000
N. 1 disco frizione in acciaio (14)	77032032080
N. 1 sistema Anti-Judder completo (15, 16)	77032032070



MANUTENZIONE del kit frizione antisaltellamento

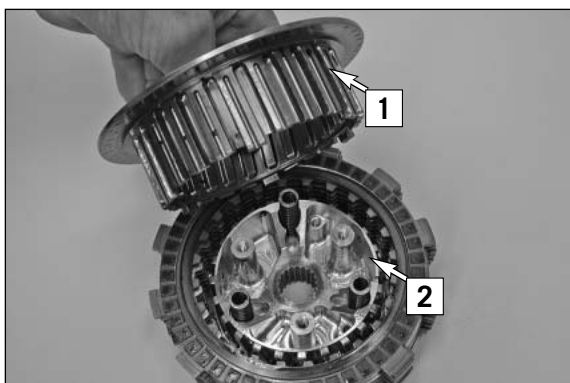
NOTA:

Gli intervalli di manutenzione dipendono dall'utilizzo; consultare il manuale di riparazione KTM.

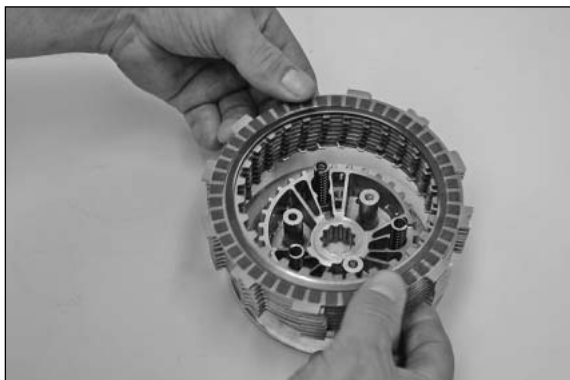
La manutenzione dovrebbe essere eseguita da un'officina autorizzata.

Bloccare e smontare il kit antisaltellamento con le viti di bloccaggio (vedere manuale di riparazione KTM), per bloccare la campana della frizione utilizzare l'attrezzo speciale 503.29.003.000.

Posizionare il kit antisaltellamento su un fondo piano e allentare le 2 viti di bloccaggio. Allentando la terza vite di bloccaggio, come mostrato nella figura, premere con la mano.



Estrarre il mozzo esterno (1) dal mozzo interno (2).



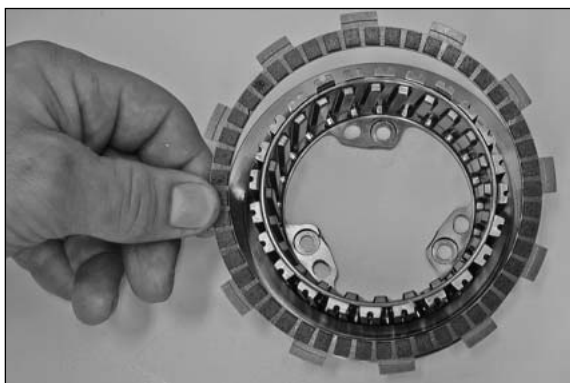
Rimuovere il pacco frizione.



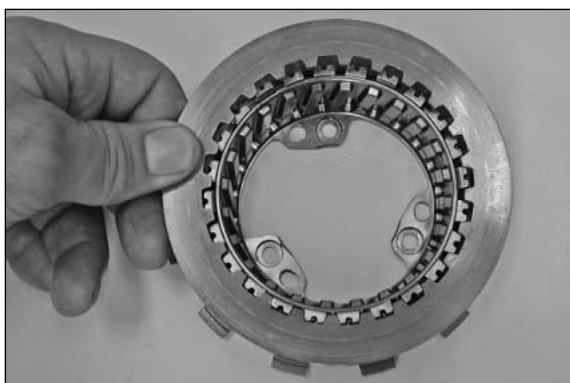
Controllare che l'anello di spinta e la molla Judder non siano usurati.



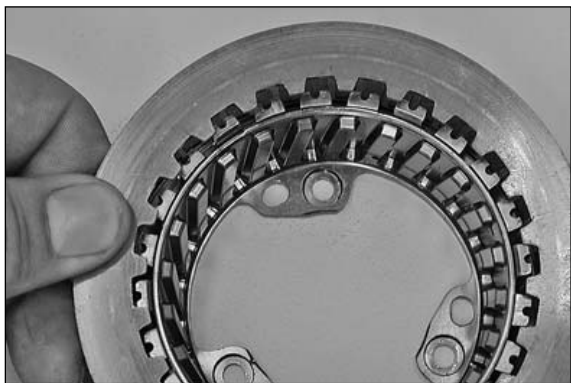
Durante il montaggio della molla Judder fare attenzione che il lato curvato sia posizionato verso l'alto.



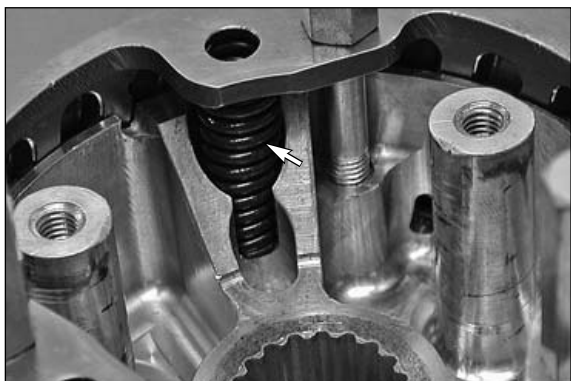
Applicare il disco guarnito con diametro interno grande.



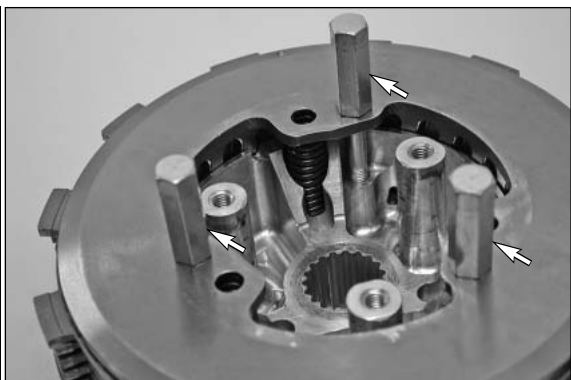
Sistemare il disco in acciaio nitruato con bava rivolta in basso.



Applicare e allineare i dischi guarniti e intermedi (bava rivolta verso il basso).



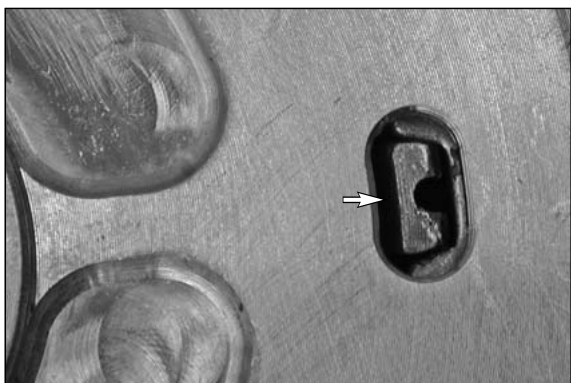
Sistemare la frizione sul mozzo interno. I perni del mozzo esterno devono ingranare nelle 3 molle del mozzo interno.



Premere la frizione e avvitare le viti di sicurezza lasciando ancora possibilità di movimento alle guarnizioni per l'allineamento (per la fase di montaggio).

ITALIANO

28



Girare la frizione. I 4 perni del mozzo interno devono essere posizionati centralmente, come mostrato nella figura.



Regolare il precarico del kit antisaltellamento utilizzando le rondelle fornite. La rondella più grande (spessore 1 e 1,5mm) aumenta il precarico.



La rondella più piccola (spessore 1mm) riduce il precarico.

Avvertenze generali:

- Eseguire i lavori solo su un posto di lavoro pulito.
- Se si avvia il motore in locali chiusi, provvedere sempre ad una sufficiente ventilazione ed aspirazione dei gas di scarico.
- Alzare la moto solo su un fondo piano e solido mediante un dispositivo adatto ed assicurarla in posizione sollevata. - Gli indumenti di lavoro nonché l'officina e l'attrezzatura dell'officina devono essere conformi alle relative disposizioni. - Tener fuori dalla zona di lavoro le persone non autorizzate ed i bambini.
- Prima di iniziare il lavoro, spegnere il motore e farlo raffreddare per evitare scottature su parti calde.
- Attenzione con superfici calde e fiamme aperte, la maggior parte dei liquidi e il carburante sono facilmente infiammabili o sviluppano vapori tossici.
- I liquidi fuoriusciti devono essere raccolti e smaltiti regolarmente.
- Non è consentito utilizzare i componenti del kit antisaltellamento per un uso diverso da quello previsto.
- Prima del montaggio verificare che il kit frizione antisaltellamento sia completo e privo di danni.- Verificare le condizioni del veicolo prima di montare il kit frizione antisaltellamento.
- Si raccomanda espressamente di osservare tutte le disposizioni di sicurezza. Non si risponde per danni o lesioni dovuti ad un montaggio non corretto. Non ci si assume alcuna garanzia in caso di uso improprio, montaggio non corretto o modifiche apportate.
- La funzione descritta vale solo per veicoli allo stato originale che non presentano difetti o modifiche.
- KTM si riserva il diritto di apportare a propria discrezione modifiche al prodotto e alla documentazione.
- La frizione a dischi multipli è parte integrante del kit antisaltellamento che richiede eventualmente un'omologazione conforme alle leggi locali
- Il kit frizione antisaltellamento è stato testato ed approvato dal costruttore del veicolo.
- Dopo il montaggio del kit antisaltellamento potrebbe essere necessaria una nuova omologazione del veicolo.

KIT ANTI-DRIBBLING POUR MOTOS KTM DE LA SÉRIE 770

NOTICE DE MONTAGE

! ATTENTION

IL CONVIENT DE LIRE ATTENTIVEMENT LA NOTICE DE MONTAGE AVANT DE COMMENCER LE TRAVAIL.

Avantages:

- Poignée d'embrayage plus douce
- Meilleur dosage de l'embrayage à l'accélération
- Pas de dribbling de la roue arrière au rétrogradage
- Fiabilité accrue du moteur et de la boîte en raison de l'absence de chocs induits par la roue arrière

Le système anti-dribbling permet de réduire la force nécessaire pour actionner l'embrayage, il en facilite également le dosage et, d'autre part, il accroît la stabilité de la moto en réduisant la perte d'adhérence de la roue arrière provoquée par le frein moteur lors du rétrogradage.

Le système utilise une noix double avec un accouplement oblique.

Quand le moteur entraîne fort (couple moteur important) l'accouplement oblique provoque un décalage et une pression supplémentaire sur les disques, qui vient s'ajouter à la pression des ressorts. Cette pression supplémentaire permet d'utiliser des ressorts plus faibles, ce qui fait qu'au rétrogradage se produit un bref patinage de l'embrayage qui empêche la roue arrière de sautiller. De plus la faiblesse des ressorts fait qu'on a besoin de moins de force pour actionner la poignée d'embrayage, ce qui permet aussi de doser de manière plus fine.

Montage du système anti-dribbling, réglage et entretien sur les motos KTM de la série 770

! ATTENTION

LE MONTAGE DOIT ÊTRE RÉALISÉ DANS UN ATELIER AGRÉÉ

NOTA BENE:

- Les caractéristiques peuvent être influencées par la précontrainte des ressorts, mais se déterminent d'après l'utilisation (enduro, motocross ou supermotard) et en fonction du style du pilote.
- Quand on augmente la précontrainte, on provoque un glissement plus tardif de l'embrayage au rétrogradage (plus de frein moteur). De plus l'attaque de l'embrayage au démarrage change aussi, mais dans des proportions bien moindres que pour le rétrogradage. L'embrayage est en quelque sorte plus agressif.
- Le principe veut que l'on parte toujours d'une précontrainte nulle pour augmenter ensuite graduellement par paliers de 0,5 mm pour arriver à un maximum de 1,5 mm. On déterminera ainsi le meilleur réglage personnel.

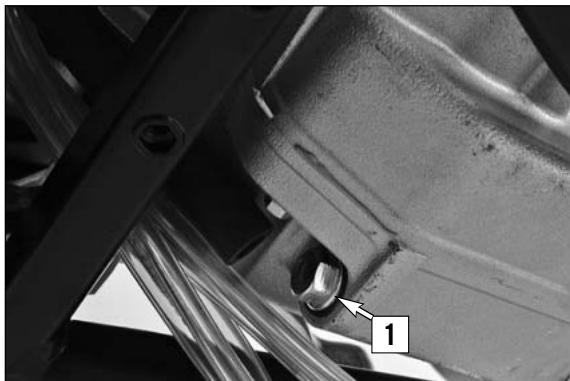
Kit de livraison:

1 ensemble ressorts APTC	77032033044
1 rondelle frein	50332018000
1 élément intérieur de la noix	77032032010
1 élément extérieur de la noix	77032032020
1 plateau de pression	77032032030
1 ensemble anti-vibration	77032032070
1 disque garni réduit au tour	77032032060
1 disque acier nituré	77032032080
7 disques intermédiaires 1,4 mm	77032010000
7 disques garnis 2,7mm	77032011000
3 rondelles pour ressort, grandes, 1,5 mm	
3 rondelles pour ressort, grandes, 1 mm	
3 rondelles pour ressort, petites, 1 mm	

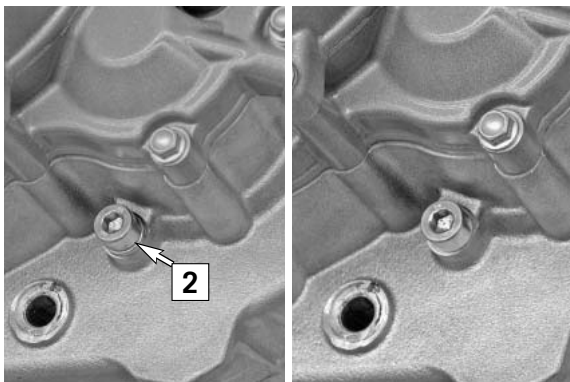
Travaux préparatoires au montage du kit anti-dribbling

- Clef mâle pour six pans creux de 4 mm
- Clef mâle pour six pans creux de 5 mm
- Clef mâle pour six pans creux de 6 mm
- Douille de 8 mm
- Clef de 13 mm
- Douille de 27 mm
- Clef dynamométrique
- Tournevis fin
- Marteau et burin plat
- Pince à circlips
- Outil spécial KTM 503.29.003.000

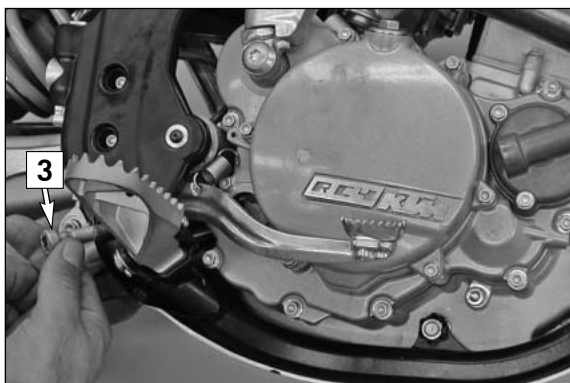
Il faut ajouter à cela de l'huile. En ce qui concerne les spécifications et les quantités, voir le manuel de réparation.



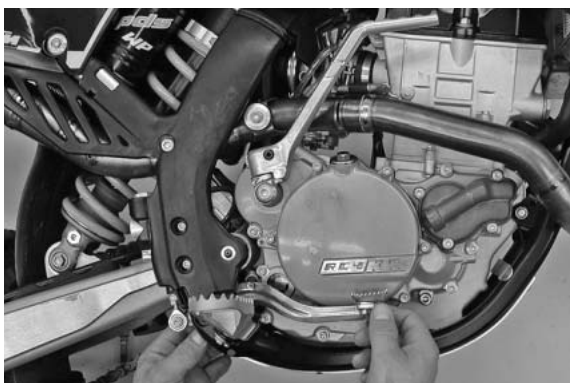
Mettre la moto sur une surface horizontale. Enlever le bouchon de vidange (1) et recueillir dans un récipient adéquat l'huile qui s'écoule. Eliminer l'huile selon la réglementation en vigueur.



Sortir la vis de blocage du moteur (2), retirer le joint et remettre la vis (couple de serrage : 20 Nm).



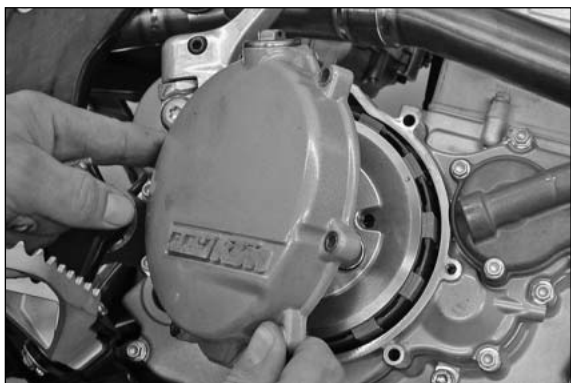
Retirer la vis M6 (3) qui raccorde la pédale de frein au maître-cylindre.



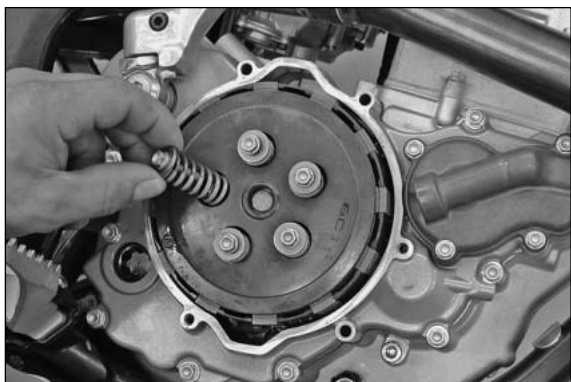
Démonter la pédale de frein.



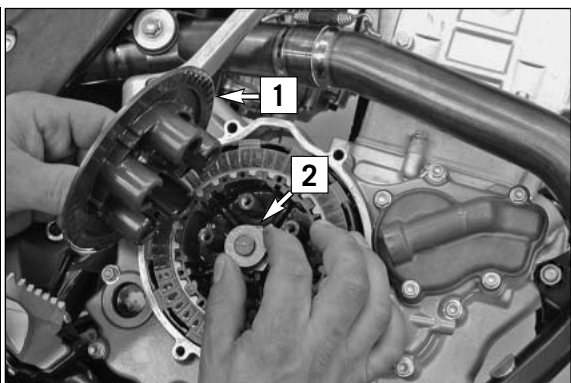
Retirer les vis du couvercle d'embrayage.



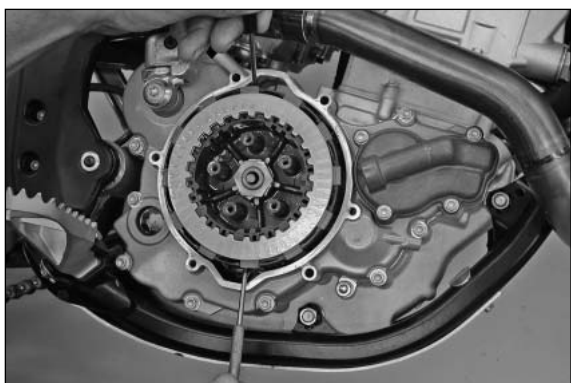
Déposer le couvercle d'embrayage.



Dévisser les 5 vis du plateau de pression et les retirer avec les rondelles et les ressorts.



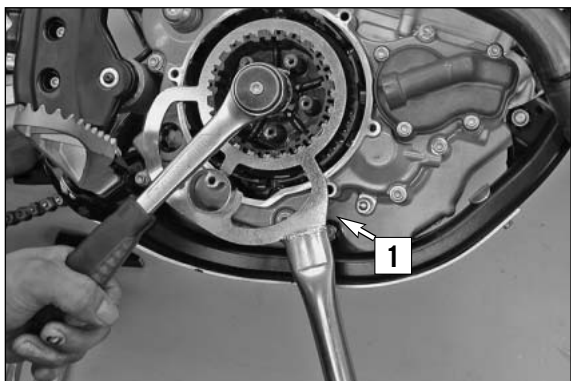
Retirer le plateau de pression (1) et la butée (2).



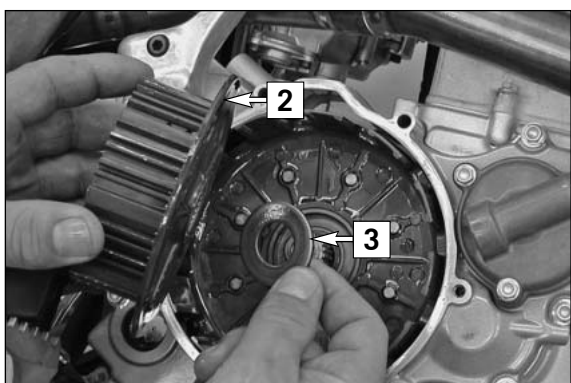
Sortir de la cloche tous les disques, garnis et intermédiaires.



Avec un burin plat, redresser la rondelle frein de l'arbre intermédiaire.

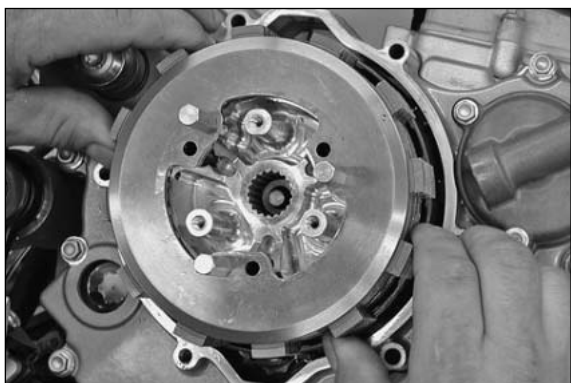


Mettre en place l'outil spécial 503.29.003.000 (1) et dévisser l'écrou.



Retirer la noix (2) de l'arbre.

NOTA BENE: La rondelle (3) doit rester sur l'arbre.



Montage du kit anti-dribbling

! ATTENTION

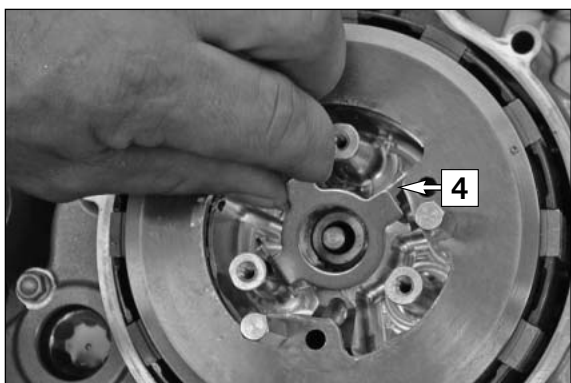
– LES DEUX ÉLÉMENTS DE LA NOIX AINSI QUE LES DISQUES FORMENT UN ENSEMBLE ASSEMBLÉ AU MOYEN DE 3 VIS M4. IL NE FAUT PAS RETIRER CES VIS AVANT MONTAGE. SI ON LES RETIRE, IL FAUT ENSUITE ASSEMBLER À NOUVEAU LE TOUT COMME CELA EST DÉCRIT AU PARAGRAPHE " ENTRETIEN ".

- Retirer le plateau de pression du kit.
- Monter le kit en veillant à ce que les cannelures de l'arbre correspondent à celles de l'élément intérieur de la noix et à ce que les disques prennent leur place dans la cloche.

NOTA BENE: Pour faciliter la mise en place, il convient de passer la première et de faire tourner légèrement la roue arrière dans les deux sens. Si nécessaire, on peut desserrer d'un demi-tour les vis M4 tenant l'ensemble afin de pouvoir faire bouger les différents éléments.

Monter une rondelle frein neuve (4).

NOTA BENE: La rondelle frein doit prendre sur le plat de la noix.





Nettoyer et dégraisser les filetages de l'arbre et de l'écrou, y déposer une goutte de loctite 243 et serrer l'écrou à 90 Nm.



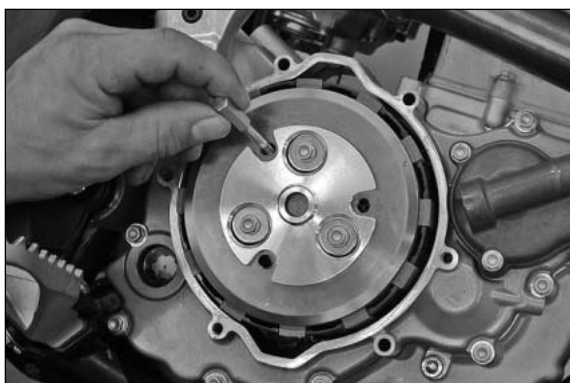
Replier la rondelle frein.



Monter la butée et le plateau de pression.



Mettre en place les trois ressorts, utiliser les rondelles d'appui ainsi que les rondelles de dureté choisies (voir pièces). Visser les vis et les serrer progressivement à 10 Nm.



Retirer les trois vis de montage (les garder de côté pour des travaux futurs).

! ATTENTION

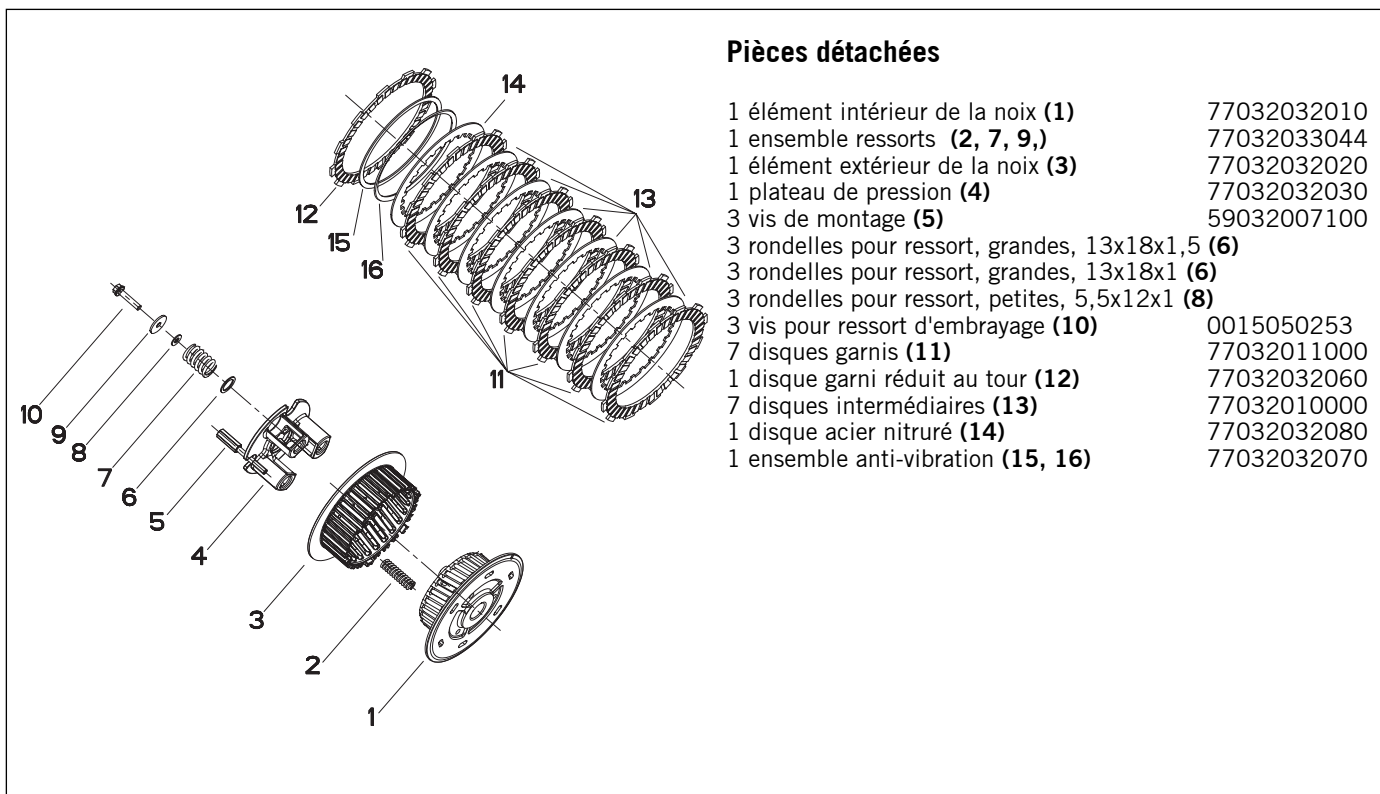
– IL FAUT ENLEVER LES TROIS VIS DE MONTAGE, SINON L'EMBRAYAGE NE PEUT PAS FONCTIONNER.



Présenter le couvercle d'embrayage, mettre les vis et les serrer en croix à 10 Nm.
Sortir la vis de blocage du moteur, monter le joint et remettre la vis (couple de serrage : 20 Nm).
Monter la pédale de frein (25 Nm) et la rotule (loctite 243 et 10 Nm).
Retirer le bouchon sur le couvercle et mettre 1,1 litre d'huile moteur de synthèse (Motorex Power Synt 4T 10W/50). Faire démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité au niveau des vis et du couvercle de filtre à huile. Vérifier le niveau d'huile moteur et corriger si nécessaire.

! ATTENTION

– UN MANQUE D'HUILE OU UNE HUILE DE BASSE QUALITÉ PROVOQUENT UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR.



Entretien de l'embrayage anti-dribbling

NOTA BENE:

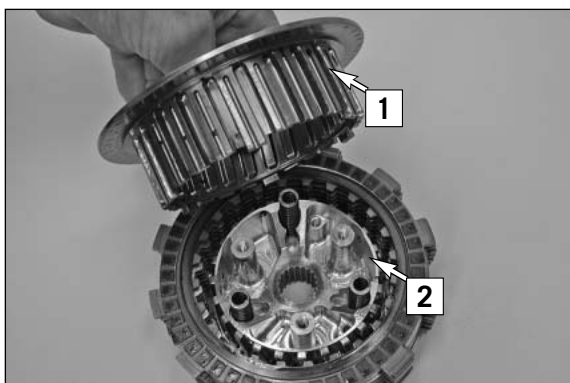
La périodicité de l'entretien dépend de l'utilisation. Voir le manuel KTM de réparation.

L'entretien doit être fait par un atelier agréé.

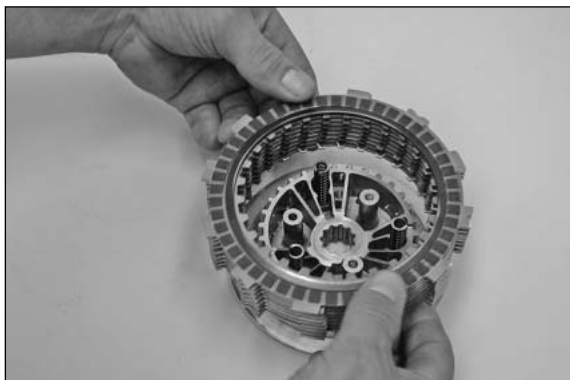
Bloquer l'embrayage anti-dribbling au moyen des vis de montage pour le déposer (voir Manuel de réparation KTM). Lors de cette opération, il faut utiliser l'outil spécial 503.29.003.000 pour bloquer la cloche d'embrayage.

Poser l'embrayage sur une surface plane et retirer 2 vis de montage.

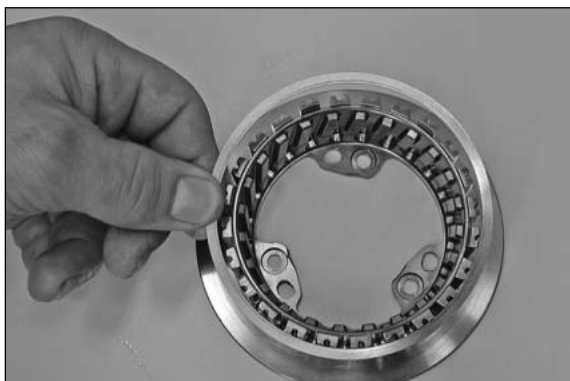
Pour retirer la troisième vis, appuyer avec la main comme cela est montré sur l'illustration.



Désaccoupler l'élément extérieur (1) et l'élément intérieur (2) de la noix.



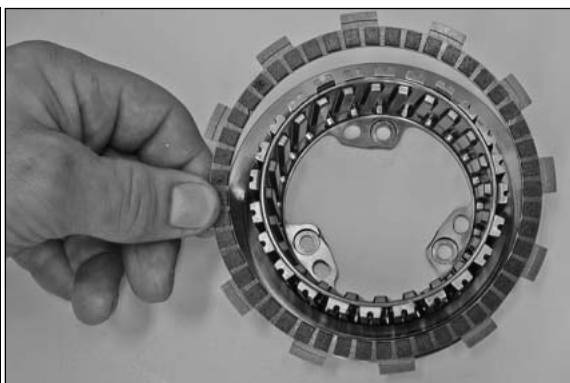
Retirer l'ensemble des disques.



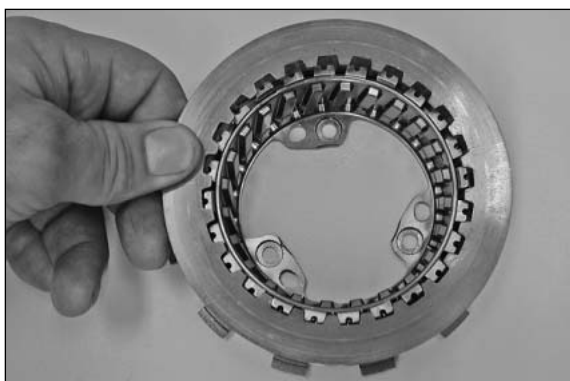
Vérifier si la rondelle et le ressort anti-vibration ne présentent pas de traces d'usure.



Quand on remonte le ressort anti-vibration, le côté bombé doit être vers le haut.



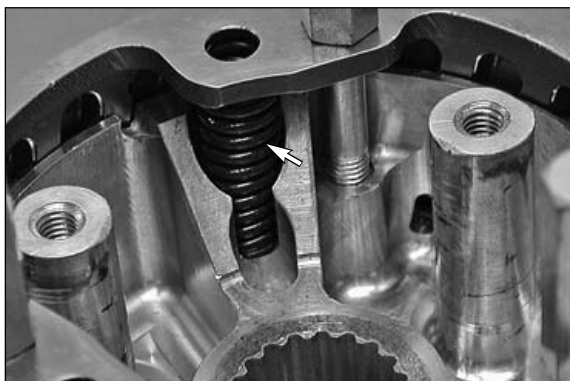
Mettre le disque garni réduit au tour.



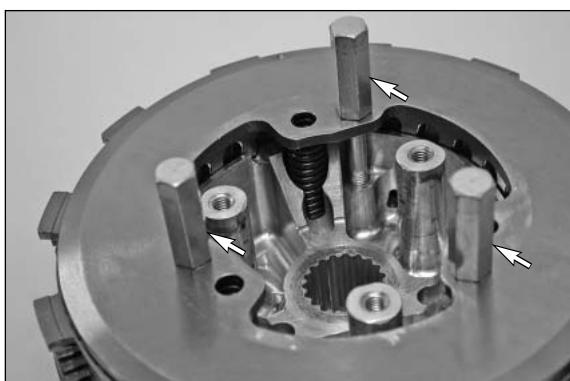
Le disque acier nitruré doit être mis avec la bavure due à l'emboutissage vers le bas.



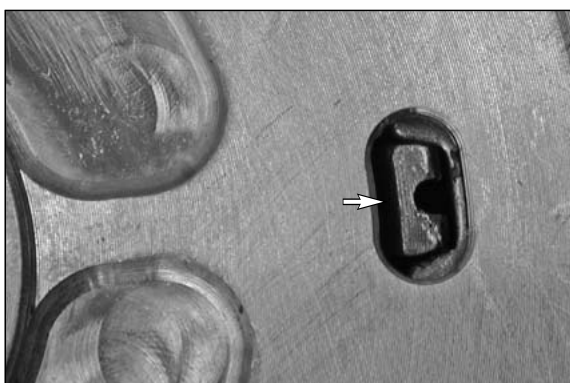
Mettre les disques garnis et les disques intermédiaires (bavure vers le bas) en leur faisant prendre leur position.



Mettre en place l'ensemble sur l'élément intérieur de la noix. Les tétons de l'élément extérieur doivent prendre dans les trois ressorts de l'élément intérieur.



Comprimer l'embrayage et visser les vis de montage de manière à ce que les disques puissent encore être bougés pour permettre le montage.



Retourner l'embrayage. Les 4 tétons de l'élément intérieur doivent se situer au milieu de la fenêtre, comme cela est indiqué sur l'illustration.



Les rondelles faisant partie du kit permettent de régler la précontrainte de l'embrayage. Avec les grandes rondelles (épaisseur 1 mm ou 1,5 mm) on augmente la précontrainte.



Les petites rondelles (épaisseur 1 mm) réduisent la précontrainte.

Remarques générales:

- Le poste de travail doit être d'une grande propreté.
- Si l'on fait tourner le moteur dans un lieu clos, il faut veiller à ce qu'il y ait une aération suffisante et une extraction des gaz d'échappement.
- Mettre la moto sur une surface plane et dure et la lever avec un dispositif adéquat. La fixer quand elle est en position levée.
- La tenue de travail, le local et l'équipement doivent respecter les dispositions légales.
- Les personnes non autorisées et les enfants ne doivent pas avoir accès au lieu de travail.
- Avant de procéder aux travaux, couper le moteur et le laisser refroidir pour éviter de se brûler.
- Faire attention aux éléments chauds et si l'on utilise une flamme nue. La plupart des liquides tels le carburant s'enflamment facilement et dégagent des gaz toxiques.
- Les liquides de vidange doivent être éliminés selon les normes en vigueur.
- Il n'est pas licite d'utiliser des éléments de l'embrayage anti-dribbling pour autre chose que le but défini.
- Avant de procéder au montage, vérifier que l'embrayage anti-dribbling est complet et en bon état.
- Avant de procéder au montage de l'embrayage anti-dribbling, vérifier l'état de la moto.
- L'attention est particulièrement attirée sur le fait qu'il faut respecter scrupuleusement les consignes de sécurité. Il ne peut y avoir aucun recours pour des dégâts ou des blessures qui résulteraient d'un montage défectueux. Pareillement la garantie ne pourrait être invoquée en cas d'utilisation fautive, de montage défectueux ou de modifications.
- Le fonctionnement tel qu'il est décrit ne concerne que des motos d'origine, en parfait état et n'ayant subi aucune modification.
- KTM se réserve le droit exclusif de modifier le produit et la documentation.
- Le kit anti-dribbling a comme composant un embrayage multidisque qui fait partie intégrante du véhicule et pour lequel il est possible que les lois en vigueur localement exigent une homologation.
- Le kit anti-dribbling a été testé par le fabricant du véhicule.
- Après montage du kit anti-dribbling il est possible qu'une nouvelle homologation du véhicule soit nécessaire.

JUEGO ANTI-REBOTE PARA MOTOCICLETAS DE LA SERIE 770

INSTRUCCIONES DE MONTAJE

! AVISO

LEER CUIDADOSAMENTE LAS INSTRUCCIONES DE MONTAJE ANTES DE COMENZAR EL TRABAJO EN EL MOTOR / EL VEHÍCULO

Ventajas:

- Fuerza de accionamiento del embrague reducida
- Dosificación mejorada del embrague al acelerar
- Ningún rebote de la rueda trasera al reducir las marchas
- Mejoramiento de la duración de vida del motor y el cambio de marchas mediante la evitación de los golpes introducidos por la rueda trasera

Mediante el sistema anti-rebote, de una parte se reduce la fuerza de accionamiento y se mejora la dosificación del embrague, de otra parte se aumenta la estabilidad de desplazamiento mediante la reducción del resbalamiento de la rueda trasera ocasionado a través del efecto de frenado del motor durante la reducción de marchas.

El sistema anti-rebote utiliza un cubo de embrague de dos partes cuyas dos piezas están interconectadas con una dentadura helicoidal.

Con una carga alta del motor (esto es, un momento de torsión grande) son presionadas ambas piezas del cubo del embrague una contra otra mediante la torsión correspondiente de la dentadura helicoidal y de este modo son presados uno sobre otro los revestimientos del embrague adicionalmente a los muelles del embrague. Mediante esta fuerza de prensado adicional, los muelles del embrague pueden ser precargados ligeramente y con ello, a la reducción de marchas, sobreviene un resbalamiento en el embrague durante un corto período y se evita el rebote de la rueda trasera. Además los muelles de embrague más blandos requieren poca fuerza de accionamiento, lo cual conduce a una dosificación del embrague mejorada.

! AVISO

Montaje, ajuste y mantenimiento del anti-rebote en las motocicletas KTM de la serie 770

EL MONTAJE DEBERÍA SER EFECTUADO POR UN TALLER AUTORIZADO ESPECIALIZADO

ADVERTENCIA:

- La característica puede ser influenciada a través de la fuerza de precarga del muelle, pero depende mucho del uso previsto (Enduro, Motocross, Supermoto) y del estilo individual de conducción del motociclista.
- El aumento de la fuerza de precarga del muelle tiene como efecto que el embrague durante el frenado se abre más tarde (mayor efecto de frenado del motor). Adicionalmente cambia el engranaje del embrague durante el arranque, pero aquí las diferencias son considerablemente menores que durante el frenado. El embrague actúa de forma algo agresiva.
- En general, partir de una precarga 0 y después elevar la precarga en pasos de 0,5 mm (máx. 1,5 mm) hasta que haya encontrado el ajuste óptimo personal para Usted.

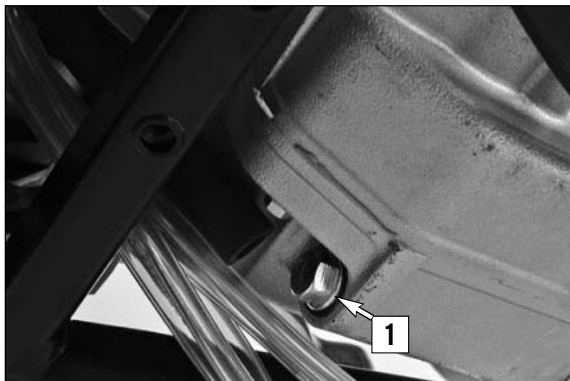
Volumen de suministro:

1 juego de muelles del embrague APTC completo	77032033044
1 chapa de protección	50332018000
1 cubo interior	77032032010
1 cubo exterior	77032032020
1 tapa de presión	77032032030
1 sistema AJ completo	77032032070
1 disco revestido torneado	77032032060
1 disco de acero nitrurado	77032032080
7 discos intermedios de embrague de 1,4 mm	77032010000
7 discos revestidos de 2,7mm	77032011000
3 arandelas para el muelle del embrague grandes 1,5 mm	
3 arandelas para el muelle del embrague grandes 1 mm	
3 arandelas para el muelle del embrague pequeñas 1 mm	

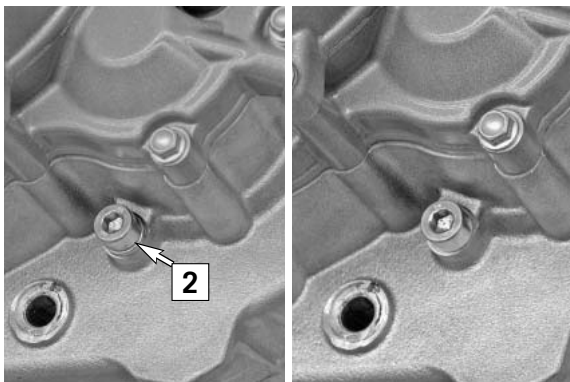
Preparación para el montaje del juego de embrague anti-rebote

- llave allen de 4 mm
- llave allen de 5 mm
- llave allen de 6 mm
- nuez de fijación de 8 mm
- llave de 13 mm
- nuez de fijación de 27 mm
- llave de par de apriete
- destornillador delgado
- martillo y escoplo
- alicate para el anillo seeger
- herramienta especial KTM 503.29.003.000

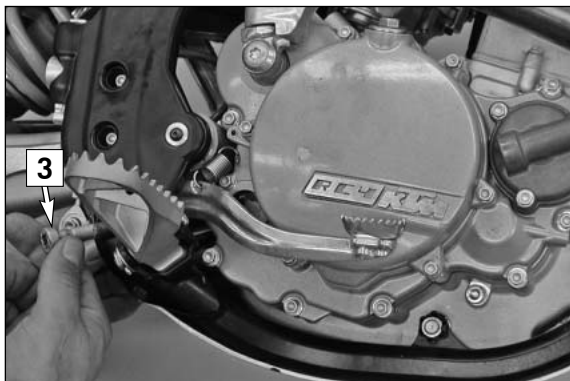
además aceite de motor; para la especificación y la cantidad, véanse las instrucciones de reparación KTM.



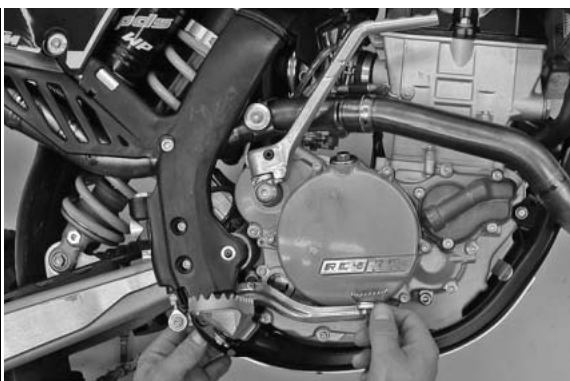
Colocar la motocicleta sobre una superficie horizontal, retirar el tornillo de cierre (1) y dejar escurrir el aceite en un recipiente adecuado; eliminarlo debidamente según las prescripciones válidas.



Desatornillar el tornillo de bloqueo del motor (2), quitar el anillo de retención y atornillar de nuevo el tornillo de bloqueo del motor (par de apriete 20 Nm).



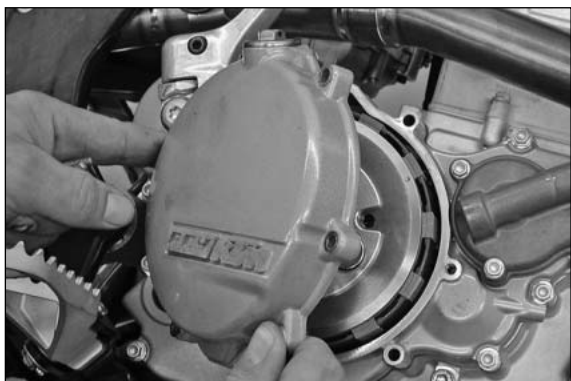
Retirar el tornillo M6 (3) de la conexión entre el pedal de freno y el cilindro de freno trasero.



Desmontar el pedal de freno.



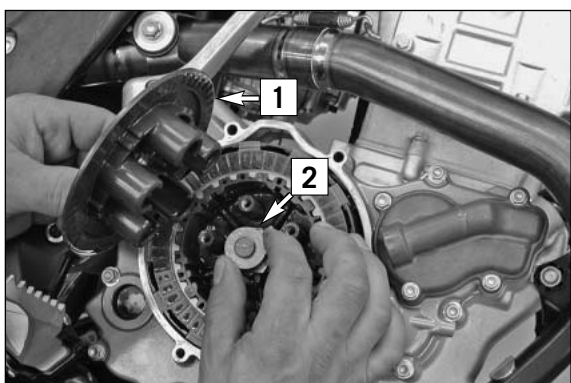
Desmontar los tornillos de la tapa del embrague.



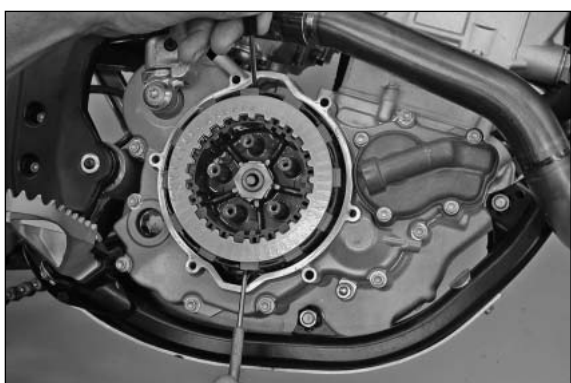
Retirar la tapa del embrague.



Soltar los 5 tornillos de la tapa de presión y retirarlos junto con las arandelas y los muelles.



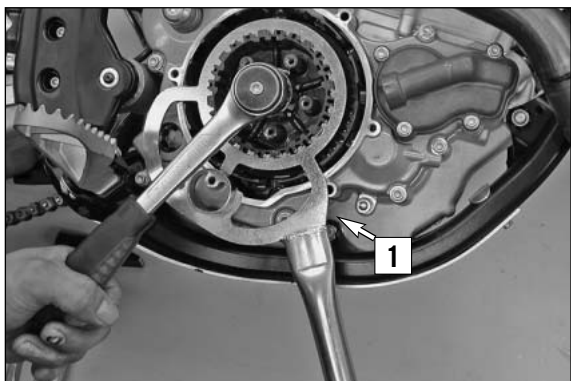
Quitar la tapa de presión (1) y el hongo de presión (2).



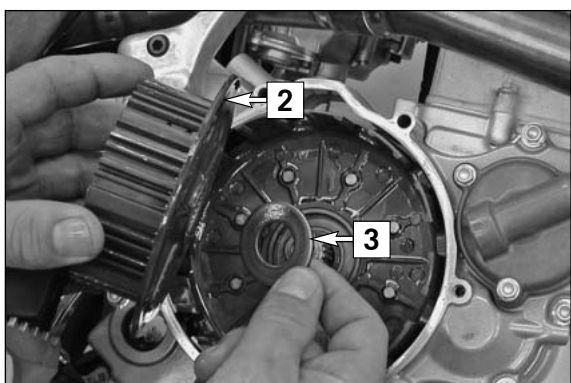
Quitar todos los discos revestidos y los discos intermedios de embrague de la campana del embrague.



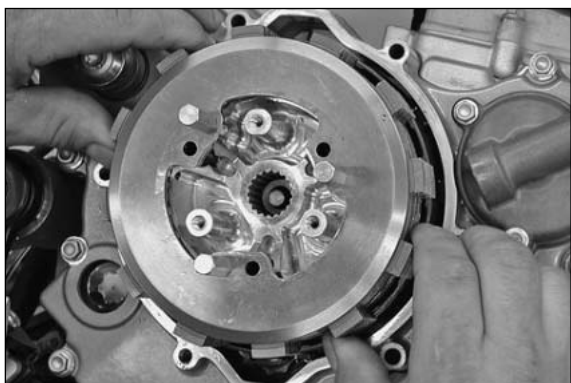
Doblar hacia arriba la chapa de protección de la tuerca del eje intermedio con un escoplo.



Poner la herramienta especial 503.29.003.000 (1) y soltar la tuerca.



Sacar el cubo de embrague (2) del eje.
ADVERTENCIA: la arandela (3) debe permanecer en el eje.



Montaje del juego de embrague anti-rebote

! AVISO

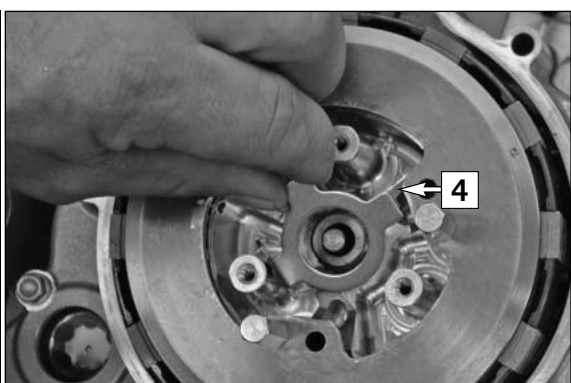
– LOS CUBOS Y LOS DISCOS DE EMBRAGUE ESTÁN PREMONTADOS CON 3 TORNILLOS DE SEGURIDAD M4, ÉSTOS NO DEBEN SER RETIRADOS ANTES DEL MONTAJE EN EL MOTOR, SI SE RETIRAN, EL JUEGO DE EMBRAGUE ANTI-REBOTE DEBE SER ENSAMBLADO TAL Y COMO ESTÁ DESCRITO EN EL CAPÍTULO DE MANTENIMIENTO.

- Quitar la tapa de presión del juego de embrague anti-rebote.
- Montar el juego de embrague anti-rebote en el motor, para lo cual la dentadura del eje primario debe engranar en el interior del cubo de embrague anti-rebote y los discos de embrague en la campana de embrague.

ADVERTENCIA: para facilitar el engranaje, se debe colocar la primera marcha y girar ligeramente la rueda trasera hacia adelante y hacia atrás; en caso de que sea necesario se pueden aflojar medio giro los tornillos de seguridad M4 de la unidad anti-rebote, para que así las partes sean ligeramente móviles unas con otras.

Montar una nueva chapa de protección (4).

ADVERTENCIA: la chapa de protección debe engranar en la parte plana del cubo de embrague.





Limpiar y desengrasar la rosca del eje primario y de la tuerca, recubrir con Loctite 243 y apretar la tuerca con 90 Nm.



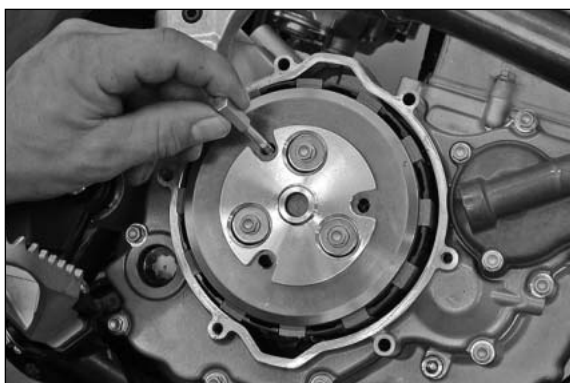
Doblar hacia arriba la nueva chapa de protección.



Montar la tapa de presión y el hongo de presión.



Montar los 3 muelles del embrague, usar los arandelas de apoyo y según el uso las arandelas del muelle del embrague necesarias (véase el volumen de suministro). Atornillar los tornillos y apretar en cruz con 10 Nm.



Retirar los 3 tornillos de seguridad (guardar bien los tornillos para trabajos posteriores).

! AVISO

- LOS TORNILLOS DE SEGURIDAD DEBEN SER RETIRADOS, DE LO CONTRARIO EL EMBRAGUE NO PUEDE SEPARARSE.



Posicionar la tapa del embrague, colocar los tornillos de la tapa del embrague y apretar en cruz con 10 Nm.

Desatornillar el tornillo de bloqueo del motor, montar el anillo de retención y atornillar de nuevo el tornillo de bloqueo del motor (par de apriete 20 Nm).

Montar el pedal de freno (25 Nm) y el tornillo de articulación esférica (Loctite 243 y 10 Nm).

Retirar la atornilladura en la tapa del embrague y llenar con 1,1 litros de aceite de motor completamente sintético (Motorex Power Synt 4T 10W/50). Encender el motor, examinar la estanqueidad de todas las atornilladuras y de la tapa del filtro del aceite. Finalmente controlar el nivel del aceite y si fuera necesario, corregirlo.

! AVISO

— MUY POCO ACEITE O DE BAJA CALIDAD CONDUCEN A UN DESGASTE PREMATURO DEL MOTOR.

Piezas de recambio

1 cubo interior (1)	77032032010
1 juego de muelles del embrague completo (2, 7, 9,)	77032033044
1 cubo exterior (3)	77032032020
1 tapa de presión (4)	77032032030
3 tornillos de seguridad (5)	59032007100
3 arandelas para el muelle del embrague grandes 13x18x1,5 (6)	
3 arandelas para el muelle del embrague grandes 13x18x1 (6)	
3 arandelas para el muelle del embrague pequeñas 5,5x12x1 (8)	
3 tornillos para los muelles del embrague (10)	0015050253
7 discos revestidos (11)	77032011000
1 disco revestido torneado (12)	77032032060
7 discos intermedios de embragu (13)	77032010000
1 disco de acero nitruado (14)	77032032080
1 sistema anti-judder completo (15, 16)	77032032070



MANTENIMIENTO del juego de embrague anti-rebote

ADVERTENCIA:

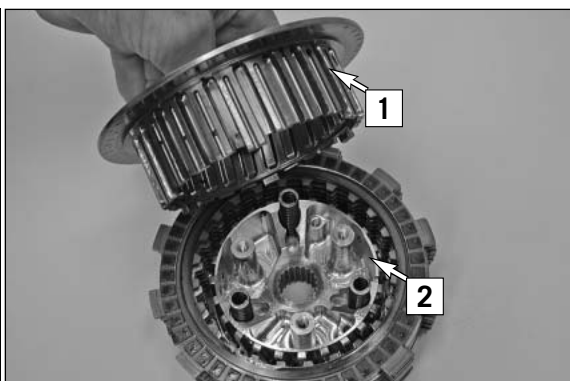
Los intervalos de mantenimiento dependen de la finalidad de funcionamiento; véanse las instrucciones de reparación KTM.

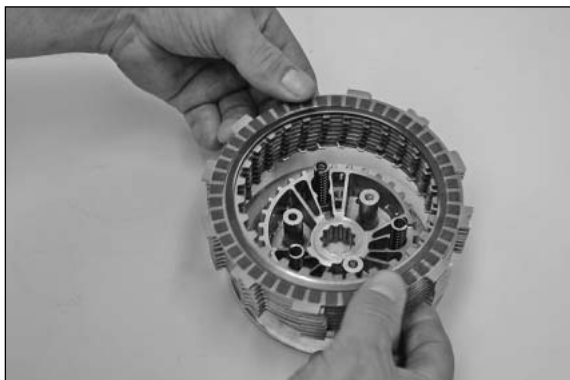
El mantenimiento debería ser efectuado por un taller autorizado especializado.

Bloquear el juego de embrague anti-rebote con los tornillos de seguridad y desmontarlo (véanse las instrucciones de reparación KTM), debiendo usar la herramienta especial 503.29.003.000 para bloquear la campana del embrague.

Colocar el juego de embrague anti-rebote sobre un fondo plano y soltar 2 tornillos de seguridad. Al soltar el tercer tornillo de retención contrapresionar con la mano tal y como se encuentra indicado en la fotografía.

Sacar el cubo exterior (1) del cubo interior (2)





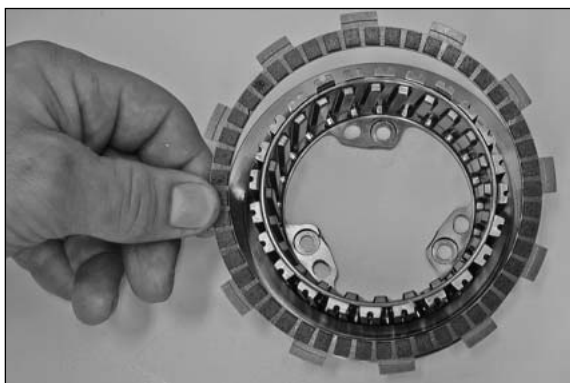
Retirar el paquete de embrague.



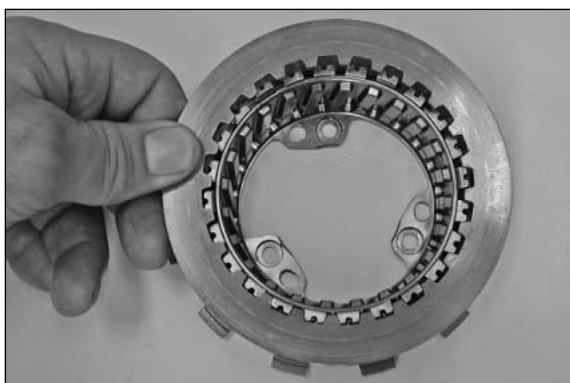
Examinar el desgaste del disco de parada y del muelle Judder.



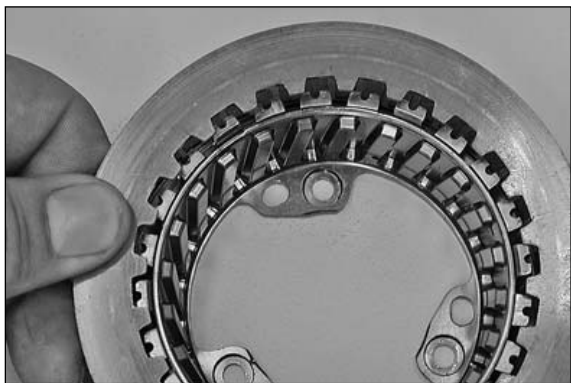
Durante el montaje del muelle Judder atender que el lado doblado indique hacia arriba.



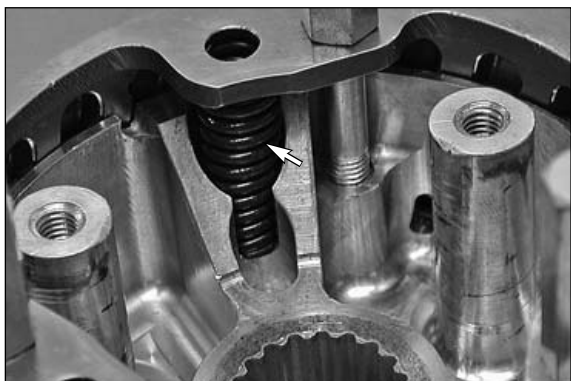
Colocar el disco revestido torneado.



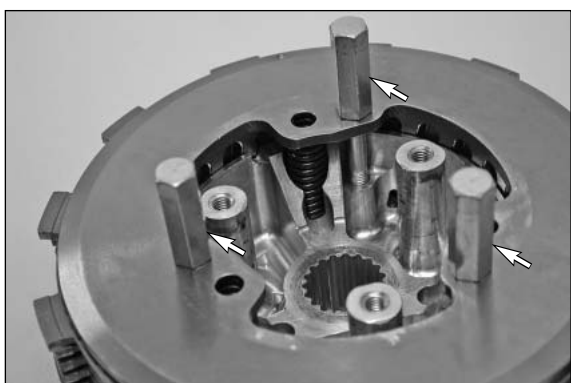
Meter el disco de acero nitrurado con la rebaba de estampado hacia abajo.



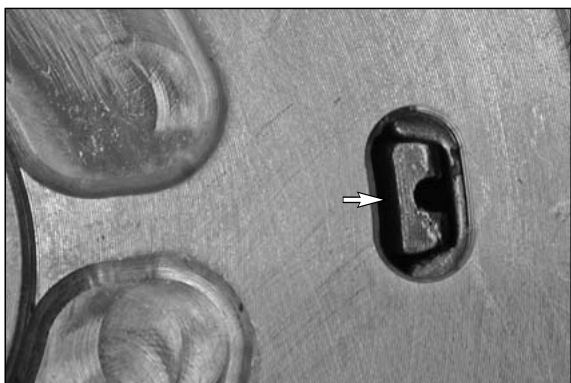
Meter los discos revestidos y los discos intermedios de embrague (rebaba hacia abajo) y alinearlos.



Meter el embrague sobre el cubo interior. Los pernos del cubo exterior deben engatillar en los 3 muelles del cubo interior.



Comprimir el embrague y atornillar los tornillos de seguridad tanto que los revestimientos para el alineamiento (para el montaje) queden movibles.



Voltear el embrague. Los 4 pernos del cubo interior deben estar centrados tal y como se encuentra indicado en la fotografía.



Con los discos suministrados se puede ajustar la precarga del embrague anti-rebote. El disco grande (espesor 1 y 1,5mm) aumenta la precarga.



El disco pequeño (espesor 1 mm) reduce la precarga.

Advertencias generales:

- Realizar los trabajos solamente en un lugar de trabajo limpio.
- Si el motor se enciende en habitaciones cerradas se debe atender siempre una adecuada aireación y absorción de los gases de escape.
- Levantar la motocicleta solamente sobre un piso plano sólido con un dispositivo adecuado, asegurarla en estado levantado.
- La ropa de trabajo y el taller, así como el equipo del taller, deben corresponder a los ordenamientos legales.
- Mantener alejados del área de trabajo a personas no autorizadas y a niños. Antes de comenzar el trabajo apagar el motor y dejarlo enfriar para impedir quemaduras con las partes calientes.
- Cuidado con las superficies calientes y las llamas abiertas, la mayoría de líquidos como el combustible son fácilmente inflamables y/o desarrollan vapores venenosos.
- Los líquidos derramados deben ser eliminados como corresponde.
- La utilización no adecuada de partes anti-rebote no está autorizada.
- Antes del montaje examinar si el juego de embrague anti-rebote está completo y libre de daños.
- Examinar el estado del vehículo antes del montaje del juego de embrague anti-rebote.
- Se debe prestar una especial atención a que todas las prescripciones de seguridad sean atendidas, no se responde por daños y lesiones resultantes de montajes incorrectos. No se asume ninguna garantía por una utilización inadecuada, un montaje incorrecto y por modificaciones.
- La función prescrita es válida solamente para vehículos en estado original, que no presenten deficiencias o transformaciones.
- KTM se reserva el derecho de efectuar modificaciones en el producto como también en la documentación según su propio criterio.
- El juego de embrague anti-rebote contiene un embrague de varios discos como componente del vehículo, para el posible caso en que sea necesaria una homologación según las respectivas leyes locales.
- El juego de embrague anti-rebote fue comprobado por el fabricante del vehículo.
- Después del montaje del juego de embrague anti-rebote posiblemente sea necesaria una nueva homologación del vehículo.